

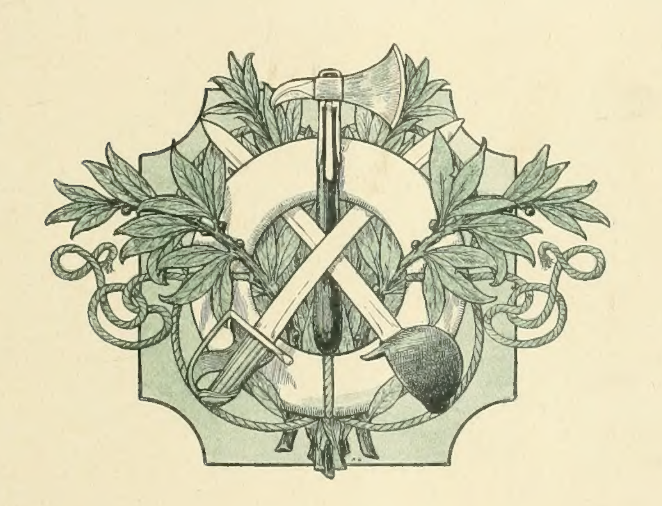
MAURICE LOIR

LIEUTENANT DE VAISSEAU

LA MARINE FRANÇAISE

ILLUSTRATIONS

DE L. COUTURIER ET F. MONTENARD





PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1893



PRÉFACE

Mon cher ami,

Quand vous vous êtes adressé à moi, j'ai commencé par vous déclarer mon horreur pour les préfaces : à mon avis ce sont des petites choses qui semblent indiquer une prétention vraiment excessive chez ceux qui les signent; de plus, elles restent absolument sans action sur le sort toujours si mystérieux des livres.

Vous avez écrit un volume sur la Marine. Personne plus que vous n'était capable de faire comprendre, de faire aimer ce métier et ceux qui lui sacrifient leur vie.

Vous la connaissez bien notre marine, puisque vous lui avez donné, vous aussi, tant d'années de votre jeunesse. La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, portant tous deux les mêmes galons à nos bras, c'était en Chine, pendant la longue guerre, vous rappelez-vous ? Au milieu de circonstances pénibles et graves, vous faisiez là irréprochablement votre devoir d'officier, auprès d'un irréprochable et grand amiral, dont vous avez ensuite fixé les traits dans un beau livre.

Vous l'aimez cette marine, et c'est une façon pour vous de la faire aimer de tous, que d'en parler comme vous le faites, avec tant de charme et avec tant de profonde connaissance.

Et comme vous avez bien choisi les deux artistes qui ont illustré votre livre! Comme leurs marins sont vrais et vivants.

Je pense bien que je ne serai pas le seul, de vos camarades, à vous remercier du nouveau volume que vous publiez aujourd'hui.

PIERRE LOTI.

LA

MARINE FRANÇAISE

CORBEIL. — IMPRIMERIE ÉD. CRÉTÉ.

NOUVELLE PUBLICATION

DE LA LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie, 79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, PARIS



LE BRANLE-BAS DU SOIR

Grisaille de Couturier

La Marine française

PAR M. MAURICE LOIR

LIEUTENANT DE VAISSEAU

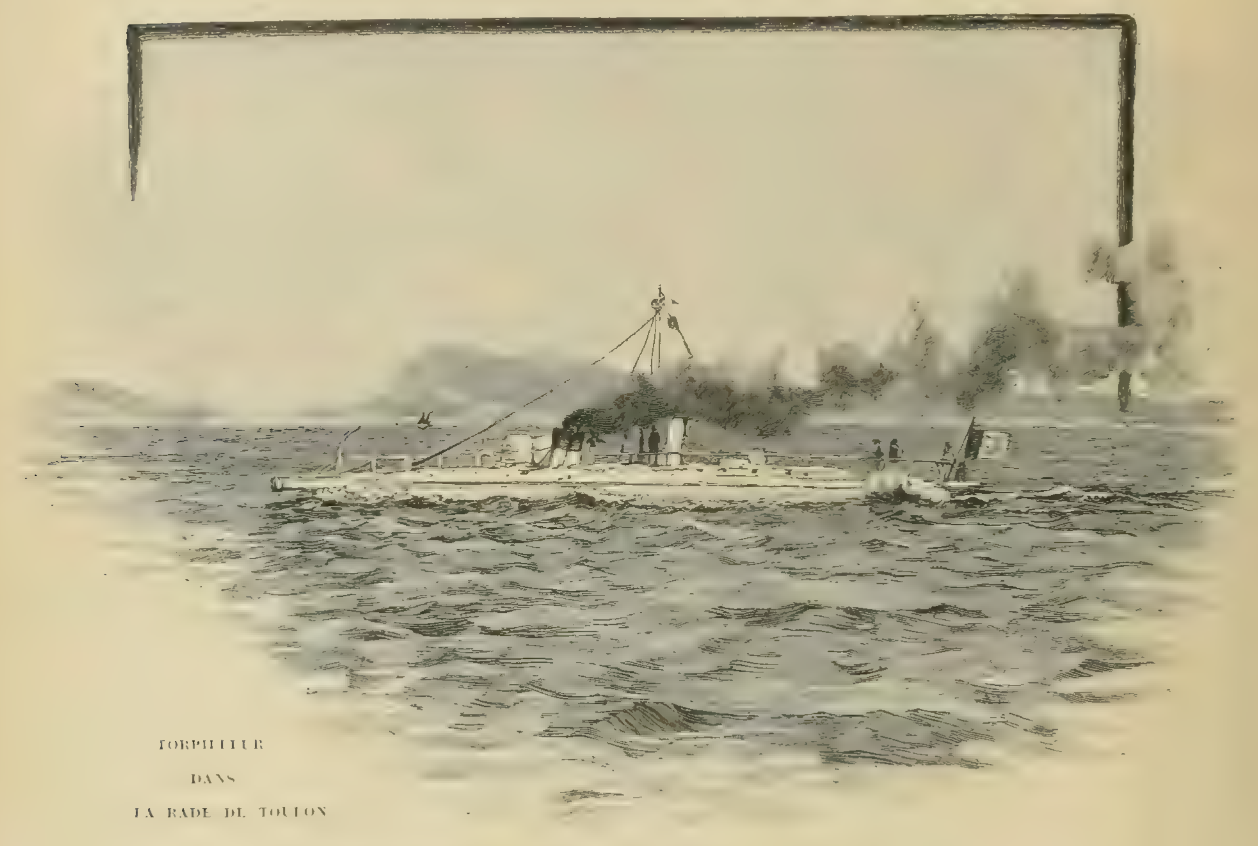
AVANT D'UN VAISSEAU SOUS LOUIS XVI.

Tous ceux qui ont assisté au départ ou à l'arrivée d'un grand navire en ont ressenti une profonde impression. Au sentiment de l'inconnu, des dangers qu'affronte le navire, de l'immensité des forces dont il est le jouet, s'ajoute cette sorte d'inquiétude morale que cause tout mystère. Or le navire lui-même, les engins qu'il renferme, la vie que mènent à bord ceux qui se confient à lui, la discipline étroite à laquelle ils se soumettent, tout cela revêt pour les habitants de la terre ferme un air de mystère qui augmente encore la curiosité que leur inspire la marine et l'admiration qu'ils éprouvent instinctivement pour les marins.

Si cela est vrai pour de grands paquebots, combien ne l'est-ce pas plus

encore pour ces masses imposantes qui composent aujourd'hui notre flotte de combat? Comment est aménagé un navire? Comment manœuvre-t-on ces engins formidables dont on n'aperçoit au dehors que la gueule menaçante? Comment vivent dans ces citadelles flottantes les officiers et les marins sur qui repose l'honneur de la France?

Nous avons cru répondre à un désir populaire en publiant cet ouvrage sur *la Marine française* écrit par M. Maurice Loir, un officier de marine, qui



TORPILLEUR DANS LA RADE DE TOULON

Grisaille de Montenard, gravée par Rousseau.

connaît bien les choses dont il parle. Avec lui le lecteur vit à bord des navires qu'il dépeint, côte à côte avec les marins qu'il met en scène; il participe à l'austérité de cette vie toute faite d'honneur, de devoir et de discipline; il partage les enthousiasmes de ces braves gens, leur joie naïve et leur foi touchante; il se sent pénétré d'admiration aux grands spectacles qui se déroulent devant lui. Et ils se déroulent en réalité, en une série de superbes gravures, de dessins, de croquis pris sur le vif, dessinés avec une vérité rare, par MM. Couturier et Montenard, deux peintres de marine, dont les œuvres remarquables, connues et appréciées de ceux que passionnent les choses de la mer, ont souvent attiré les regards, dans les expositions.



LE DÉBARQUEMENT SUR LA PLAGE

Grisaille de Couturier.

Mais l'œuvre de M. Maurice Loir ne serait pas complète et ne donnerait pas entière satisfaction à notre curiosité s'il ne nous montrait pas par quelles transformations les nefs des croisés sont devenues les navires de haut bord, vaisseaux, frégates, corvettes ou bricks, qui cédèrent il y a vingt ans la place aux navires bardés de fer dont les progrès de la science ont fait les cuirassés géants de nos jours; et si, en regard de ces transformations du matériel naval, il ne nous montrait pas par contre la persistance du caractère, des traditions d'honneur et de discipline du marin lui-même. C'est ce qu'il fait en quelques chapitres intéressants, où il rappelle toutes les actions héroïques, toutes les gloires dont s'enorgueillit notre marine et la France avec elle.



CONDITIONS ET MODE DE LA PUBLICATION

La Marine française sera publiée en 25 livraisons.

Chaque livraison, protégée par une couverture tirée en deux couleurs, comprendra alternativement **16 pages de texte** et **2 magnifiques planches hors texte** imprimées en deux teintes, ou **24 pages de texte** et **1 planche hors texte.**

*Prix de chaque livraison : **1** franc.*

L'ouvrage complet formera un superbe volume in-8 de plus de 550 pages, illustré, d'après les compositions de MM. *Couturier* et *Montenard*, d'environ 250 gravures dans le texte tirées en noir ou en deux teintes et de 36 planches hors texte imprimées en deux couleurs.

*Prix de l'ouvrage complet, broché : **25** francs.*

Il paraîtra régulièrement une livraison par semaine, le samedi, à partir du 25 février 1893.



HOMMES D'ARMES SE RENDANT A BORD

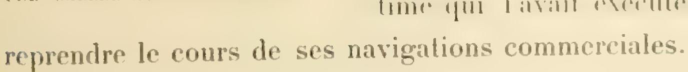
CHAPITRE I

LA MARINE AVANT LOUIS XIII

I. — L'HISTOIRE

Dans les temps lointains de notre histoire, les expéditions maritimes étaient entreprises avec les navires des particuliers. On équipait une flotte de guerre comme on levait les milices : chaque ville commerçante, chaque bourgade côtière fournissait sa quote-part. Le prince louait à ses sujets, voire même à des étrangers les bâtiments dont il avait besoin ; des hommes d'armes étaient mis à bord avec quelques arbalètes, des piques ou des lances ; l'expédition s'achevait, et peu après, la force maritime qui l'avait exécutée se dispersait pour aller reprendre le cours de ses navigations commerciales.

UNE GALÈRE AU XVIe SIÈCLE



C'est ainsi que Charlemagne repoussa les incursions des Normands sur les côtes de l'Atlantique et pourchassa les Sarrasins sur celles de la Méditerranée. Nos premiers rois n'avaient donc pas à se soucier d'avoir une

marine : un simple contrat de louage leur mettait entre les mains les instruments dont ils pouvaient avoir à se servir contre leurs ennemis.

On doit pourtant à Charlemagne l'institution d'une sorte de garde de la côte, appelée *guet de la mer*. Tous les habitants des paroisses riveraines, dans une distance déterminée, équivalente à une demi-lieue, étaient soumis à ce service de défense; ils relevaient de l'autorité supérieure d'un préfet de la mer. Leurs obligations et leurs rôles sont décrits tout au long dans un chapitre des *Capitulaires* intitulé *De littorum custodiâ*; c'est le seul vestige qui nous reste de la sollicitude des Carolingiens pour les questions maritimes.

Leurs successeurs n'eurent pas à faire entrer dans leurs préoccupations le soin de s'assurer une flotte pour le cas de guerre. Les circonstances les en dispensèrent. Il faut en effet se rappeler que depuis le démembrement de l'empire de Charlemagne jusqu'au XIII[e] siècle, les rois de France n'eurent d'autorité que sur l'Ile-de-France et l'Orléanais. Ce n'est qu'en 1204 que la province de Normandie fut réunie à la Couronne. Mais il est juste d'ajouter que, même après les agrandissements successifs du domaine royal, même après l'extension jusqu'à la mer des limites de ce domaine, c'est encore à des mercenaires que nos rois confièrent leur honneur et leurs intérêts quand ils voulurent faire une expédition maritime. La flotte de dix-sept cents voiles que Philippe Auguste arma contre l'Angleterre se composait de navires tirés de tous les pays voisins. Les navires qui portèrent les croisés en Terre-Sainte, même cette *Blanche-Nef* dont grâce à saint Louis l'histoire a conservé le souvenir, étaient de provenance italienne. Quand Philippe le Bel, voulant en finir avec les Flamands et les Anglais, résolut, après les batailles de Furnes et de Courtrai, de les atteindre sur mer, c'est-à-dire sur leur élément favori, c'est une flotte génoise qu'il solda et c'est elle qui défit ses ennemis à l'embouchure de l'Escaut, pendant que lui-même leur infligeait l'échec de Mons-en-Puelle. Les cent cinquante bâtiments réunis par Philippe VI de Valois au début de la guerre de Cent Ans et qui devaient trouver un sort si fatal au port de l'Écluse se composaient de Génois en grand nombre. Ce sont encore et toujours des mercenaires étrangers dont se servirent Charles V de même que Charles VIII ou Louis XII.

Si du moins ces princes n'entrevoyaient pas la nécessité d'entretenir une marine spécialement affectée à la guerre, ils ne perdaient pas de vue que l'un de leurs devoirs était d'encourager le commerce maritime et de veiller à sa protection, à sa sécurité. Ce commerce n'était pas seulement un profit pour les particuliers qui s'y livraient, et une des bases de la richesse du pays; il était aussi la pépinière où, en cas de conflit, on devait pouvoir trouver les bâtiments,

les matelots et les pilotes. Nous voyons donc Charles VI donner à Paris, en décembre 1400, une ordonnance — la première de toutes — qui établit la jurisprudence des transactions maritimes et fixe les droits de l'amiral et de l'amirauté ; puis nous voyons, quatre-vingts ans plus tard, Louis XI rendre une autre ordonnance sur le même objet.

Bien que Charles V ait fait construire des nefs militaires dans l'Océan, bien que Louis XI ait acquis des galères pour courir sus aux pirates barbaresques qui infestaient journellement les côtes de la Méditerranée, il semble que c'est à François Ier qu'on doive attribuer le mérite d'avoir inauguré le système d'une flotte de guerre achetée et équipée par le Trésor royal. Il confia au capitaine Polin, baron de la Garde, le soin de lui créer une flotte en Provence. Celui-ci fit si bien que François Ier eut à lui, vers la fin de son règne, plus de cinquante galères. Il manqua malheureusement à ce prince un homme capable d'organiser dans l'Océan la puissante marine militaire à voiles qu'il rêvait d'établir au Havre ; il dut se contenter d'y entretenir quelques rares navires.

Si les successeurs directs de François Ier n'ont pas accru ni même maintenu les effectifs maritimes que ce roi avait laissés à sa mort, ce n'est point que, par insouciance, ils aient perdu de vue une nécessité si urgente. Les temps qu'ils traversèrent étaient trop profondément troublés par les guerres de religion, par le changement de dynastie, par le passage du régime féodal à la constitution monarchique pour leur permettre d'entamer l'œuvre laborieuse et patiente d'asseoir une marine à peine ébauchée jusque-là. Les luttes intérieures absorbaient les forces vives du pays et détournaient l'attention des choses de la mer. Cela se produisait malheureusement à l'époque où, près de nous, se formaient deux grandes marines, celle de l'Angleterre et celle de la Hollande.

A l'avènement du premier des Bourbons nous avions encore quelques galères dans la Méditerranée, mais l'État ne possédait plus un seul vaisseau sur l'Océan. Henri IV était trop éclairé pour ne pas songer à reprendre l'œuvre maritime de François Ier, mais le temps lui manqua pour mener à bien les grands projets qu'il avait conçus. Pourtant on le vit, en 1595, donner l'ordre de construire trois vaisseaux avec les bois de la Couronne et faire exécuter des travaux à Toulon, devinant ainsi le rôle important que ce port serait appelé à jouer dans nos luttes maritimes. Il favorisa aussi l'établissement de plusieurs compagnies commerciales qui se proposaient d'exploiter les Indes, car il n'ignorait pas ce que vaut pour une nation le commerce de mer. On sait le mot de son ministre Sully : « L'agriculture et le commerce sont les mamelles de la France ».

II. — LES NAVIRES. — LES ARMES

Dans la Méditerranée, l'usage des galères et de toutes leurs variétés était général. Les Grecs et les Romains avaient légué aux peuples du moyen âge ce type de bâtiments mus par des rames et qui ne se servaient des voiles que comme moyen auxiliaire.

Les galères étaient des navires très fins, étroits, mesurant en moyenne cinquante mètres de long sur six de large. Elles n'étaient élevées au-dessus de l'eau que d'un mètre et demi environ, d'où leur nom de vaisseaux de *bas bord*, par opposition aux bâtiments qui, allant à voile, avaient la muraille plus haute et étaient appelés de *haut bord*. Leur avant était terminé par une guibre allongée, diminutif de l'ancien éperon bardé de fer ou d'airain dont usaient les anciens pour défoncer les navires ennemis. La mâture se composait de deux mâts portant des voiles triangulaires.

Le nombre de rames variait de vingt-six à trente de chaque côté. Chaque rame, longue de douze mètres, était actionnée par des rameurs au nombre de trois, quatre, cinq ou six, suivant la force ou la destination de la galère. C'étaient donc en moyenne 250 à 300 rameurs qui la mettaient en mouvement.

Dans l'état d'imperfection où se trouvaient les sciences nautiques, les galères avaient tout avantage sur les navires à voiles, comme bâtiments de guerre. Elles se dirigeaient mieux, remontaient le lit du vent, évoluaient facilement, et si elles nécessitaient beaucoup de monde, le régime de l'esclavage — qui s'était continué parmi toutes les nations de la Méditerranée — donnait les moyens de pourvoir aux besoins de personnel. Mais le commerce maritime, pour être rémunérateur, ne pouvait s'accommoder d'un matériel qui exigeait tant d'hommes, et déjà, au temps des croisades, il y avait dans la Méditerranée des *naves* à voiles de grandes dimensions. Les auteurs en citent qui portèrent 800 à 1000 pèlerins. Beaucoup d'entre elles, dont la capacité atteignait pourtant plusieurs centaines de tonneaux, n'avaient encore qu'un mât et une voile. De pareils navires marchaient très mal, du reste, puisqu'il fallut dix semaines à saint Louis pour venir de Chypre à Hyères.

Cette marine à voiles fut, dès son apparition, employée dans la Méditerranée pour faire partie des expéditions militaires, mais seulement comme appoint : les galères restèrent toujours la force principale dans le combat. Il en était tout autrement dans l'Atlantique. La fréquence des gros temps, l'agitation de la mer, la profondeur et la longueur des vagues y rendaient les galères d'un

En route pour la Croisade


Montenard

maniement difficile. Et les naves, ou plutôt les *nefs* (comme on les appelait dans l'Océan) étaient d'un usage unique. Néanmoins les peuples du Nord reconnurent l'énorme supériorité du navire à rames pour le combat, et dès le XIVe siècle ils en firent venir de la Méditerranée.

L'arrivée en 1416 au siège d'Harfleur de neuf caraques génoises à trois ponts poussa les mêmes peuples dans la voie des constructions plus importantes



NAVIRES A VOILES AU XVIe SIÈCLE

que celles du passé. Aussi ne tardèrent-ils pas à adopter l'usage de deux et même de trois mâts, faisant toujours porter à ces mâts une seule voile triangulaire. Les dessins qui accompagnent ce texte montrent, mieux que ne le ferait une description, l'aspect des vieilles nefs de nos pères. Les énormes superstructures qui s'élèvent à l'avant et à l'arrière, sous le nom de *châteaux*, sont tout à fait caractéristiques. Ajoutons que si elles étaient utiles pendant les combats pour abriter les soldats, elles étaient on ne peut plus nuisibles aux qualités nautiques.

L'époque fameuse et brillante qui a reçu le nom de Renaissance des sciences, des lettres et des arts, a été si bien le réveil de l'esprit humain que, dans toutes les branches où se donne carrière l'activité des peuples, on aperçut un progrès, mieux qu'un progrès, une rénovation. Ainsi en fut-il pour la marine. Son véritable essor date de ce siècle. Jusqu'alors elle n'avait pu s'affranchir des vieilles traditions, derniers restes de l'héritage de l'antiquité grecque ou romaine, elle était demeurée rivée aux vieilles manières de construire et de naviguer, qui l'empêchaient de s'émanciper. Brusquement tout a changé pour elle.

Grâce à la boussole, dont l'usage se généralisa à la fin du XV[e] siècle, elle ne fut plus condamnée au seul cabotage où l'on ne perdait pas les côtes de vue, elle put affronter la haute mer, traverser les océans, découvrir les continents inexplorés. Pour accomplir ces longs voyages, l'unique voile triangulaire de jadis ne fut plus suffisante, les navires durent être plus grands, plus rapides et mieux gréés, et les navigateurs qui les dirigeaient durent cesser d'être de simples praticiens pour devenir des hommes éclairés, habiles en un art où les mathématiques, l'astronomie, la géographie semblaient indispensables.

L'artillerie, qui fit son apparition sur mer en 1387, n'avait pas tout d'abord amené de changement dans les constructions navales. Les pièces dites *bombardes* qui lançaient des boulets de pierre n'étaient ni lourdes ni encombrantes. Même avec elles la transformation du navire marchand en bâtiment de guerre s'effectuait aisément. Cette facilité de transformation explique en partie l'heure tardive à laquelle naquit la conception d'une marine uniquement militaire. A quoi bon construire des navires spéciaux pour le temps de guerre, quand les premiers navires de commerce venus pouvaient, en quelques instants, devenir de suffisants instruments de combat? Que leur fallait-il pour affronter l'ennemi? des arbalètes pour se battre à distance, des lances et des épées pour se battre de près, puis des casques, des cuirasses et tout l'arsenal ordinaire des armées de terre. Ajoutez-y des serpes pour couper les cordages, puis les machines qui lançaient des pierres, balistes, scorpions, mangonneaux, catapultes, sans oublier les pots à feu remplis de matières incendiaires, de clous à pointes, de chaux pulvérisée, etc., toutes choses que les hommes d'armes apportaient avec eux en arrivant à bord.

Du jour où l'artillerie bénéficia des progrès de la métallurgie, où des canons lancèrent des projectiles de fonte avec des poudres plus vives, il devint nécessaire d'avoir sur les navires des ponts plus solides, des installations spéciales pour supporter le poids des nouveaux canons et résister au violent effort de la charge de poudre. Le bateau marchand fut incapable de devenir comme autrefois,

au jour de la guerre, un navire propre au combat : ni sa construction légère ni ses aménagements ne se prêtaient à pareille transformation. Il fallut que les princes eussent des bâtiments destinés seulement à porter de l'artillerie et des gens d'armes, en un mot des bâtiments équipés uniquement en vue du combat. La nécessité s'imposa d'avoir une marine de guerre.

Ainsi, agrandissement des navires, accroissement des mâtures, complication des voilures et des gréements, établissement d'une vraie science nautique, relèvement de la profession de marin, développement de l'artillerie navale, construction de navires spéciaux en vue des armes nouvelles, création des flottes militaires : telle est l'évolution que la marine subit dans ce XVIe siècle si fécond en inventions de toutes sortes.

Les vaisseaux de haut bord avaient très peu gagné jusqu'alors par l'emploi des canons. Leur puissance offensive était restée médiocre avec des pièces qui ne trouvaient place que sur les châteaux d'avant ou d'arrière. Mais, dès qu'on eut imaginé de percer des *sabords* sur les flancs des navires pour y faire passer la volée des bouches à feu, leur puissance s'accrut tout à coup dans une très grande proportion. C'est un Français, le constructeur brestois Descharges, qui, vers l'an 1500, pratiqua pour la première fois des ouvertures sur les côtés d'un navire, nommé la *Charente*, qui portait quatorze pièces de canon et cent quatre-vingt-six armes plus petites. C'était, on le voit, un très bel armement. Le même constructeur, Descharges, mit en mer pour la reine Anne, femme de Louis XII, un autre vaisseau, baptisé la *Cordelière*, et qui fut vraisemblablement le second navire ayant des canons tirant par les sabords de côté. Peu après la *Cordelière*, François Ier avait fait construire le *Caracon*, de huit cents tonneaux, qui portait cent pièces d'artillerie.

Il faut entendre par ces cent pièces d'artillerie toute espèce d'armes à feu. Outre les canons, proprement dits, « tirant grosses pierres et boulets de fonte », on comptait des armes moins volumineuses sous le nom de *couleurines*, *pierriers*, *faucons*, *fauconneaux*, etc. Le pointage était lent, car les affûts étaient fort primitifs. Quelques-uns étaient montés sur roues; d'autres, en plus grand nombre, étaient de simples blocs de bois fixes, et le canon ne pouvait faire feu que dans une direction immuable.

Les petites armes étaient le *mousquet*, grande pièce incapable d'être manœuvrée à bras et qu'il fallait appuyer sur une fourche, et l'*arquebuse* ordinaire. Le mousquet et l'arquebuse se tiraient par les meurtrières pratiquées dans la muraille du navire. Les autres armes offensives étaient la *pique*, l'*épée* et le *poignard*; les armes défensives étaient les *morions*, les *corselets* qui pouvaient

résister aux balles, et la *rondache*. Mais, à l'exception des morions, les armes défensives n'étaient plus données aux soldats, que tant de ferblanterie alourdissait au moment de l'abordage; seuls les capitaines les portaient encore. Mal leur en prenait parfois : Portzmoguer ou Primauguet, capitaine de la *Cordelière*, étant tombé à la mer en combattant les Anglais, fut entraîné par le poids de son armure et englouti sans qu'on eût pu lui porter secours.

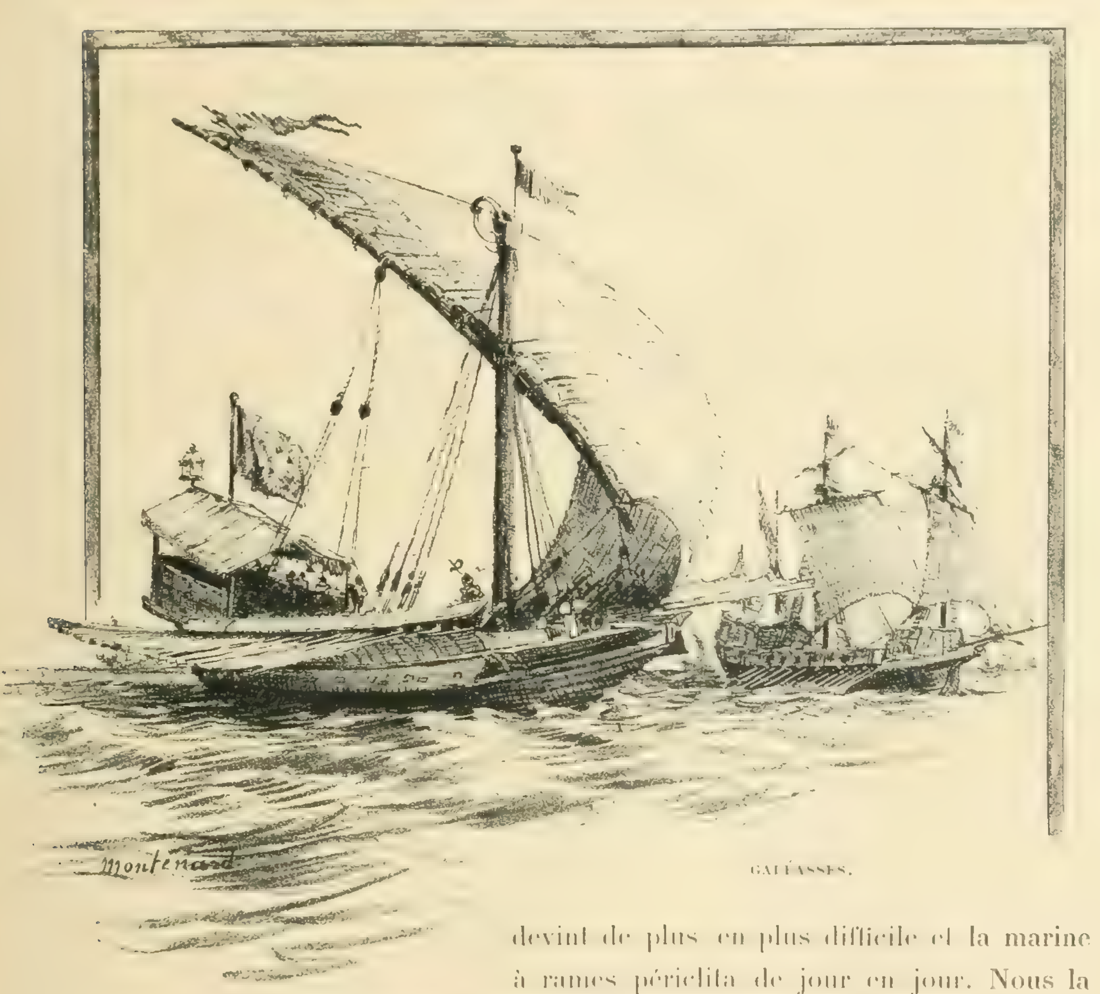
En même temps que leur puissance matérielle augmentait par l'invention des sabords et par la disposition de l'artillerie sur leurs flancs, les anciennes nefs, si lourdes et si massives d'aspect, gagnaient en légèreté par l'abaissement ou même la disparition du château d'avant. On avait senti la nécessité d'alléger cette partie du navire, tant pour obtenir des qualités nautiques que pour avoir plus de facilité dans la manœuvre des ancres et des voiles. Le château d'arrière restait toujours aussi élevé que dans le passé, mais on y pratiquait des embrasures et on le flanquait de tourelles assez semblables à celles des châteaux forts.

Suivant les formes, les dimensions, le nombre des mâts, les bâtiments portaient des noms différents : on avait la *caraque*, le *galion*, la *hourque*, la *caravelle*. Les caraques étaient les plus grands des navires à voiles, les galions avaient dans leurs proportions de l'analogie avec les galères, les hourques étaient de taille intermédiaire et renflées de l'avant.

Les modifications apportées à la voilure et au gréement avaient complètement changé l'apparence des vieilles nefs d'autrefois. De l'unique voile supérieure, dite voile de *gabie*, qui avait fait son apparition timide à la fin du xve siècle, on était arrivé rapidement aux étages de voiles. « Les naves ordinaires, dit un marin vénitien, Pantero-Pantera, ont sept voiles, six carrées et une latine; les plus grandes en portent dix carrées et deux latines (c'est-à-dire triangulaires). » Déjà étaient en usage les noms de *grand'voile*, de *misaine*, d'*artimon*, de *hunier* et de *perroquet*, qui ont été fidèlement conservés dans le langage moderne.

Mentionnons aussi un nouveau type de galère, plus grand, plus armé, et mâté de trois mâts, qu'on appelait la *galéasse*. Il avait été conçu dans le dessein de répondre, sur les navires à rames, à l'accroissement de puissance que les nefs avaient acquis peu à peu. Obligées de laisser leurs flancs libres pour le passage des avirons, les galères ne pouvaient porter qu'une douzaine de pièces au plus, réparties à l'avant et à l'arrière. Elles étaient donc trop peu armées pour l'époque et elles risquaient de perdre leur antique supériorité comme bâtiments de guerre. Aussi bien, une autre raison allait décider du triomphe définitif du navire à voiles. Celui-ci emprunte sa marche à un moteur capri-

cieux sans doute, mais inépuisable. Les galères devaient tout au nombre de leurs rameurs. Jamais jusqu'alors les bras ne leur avaient manqué. Si les volontaires et les galériens ne suffisaient pas, on faisait pratiquer des rafles d'esclaves achetés aux Barbaresques et aux Turcs. L'esclavage disparaissant devant l'influence civilisatrice du christianisme, le recrutement des rameurs



GALÉASSES.

devint de plus en plus difficile et la marine à rames périclita de jour en jour. Nous la verrons cependant se perpétuer en France jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, mais en ayant un rôle de plus en plus effacé.

III. — LE PERSONNEL

Et d'abord parlons de l'amiral.

Le mot *amiral* n'a été connu en France qu'au temps des croisades, ce qui fait supposer qu'il aurait été emprunté aux Arabes, lesquels donnent à un chef

quelconque le titre d'*émir* ou d'*amira*. Nous n'avons appliqué ce titre qu'à nos chefs maritimes. Le premier qui le porta fut Florent de Varennes, en 1270.

Il y avait, dans le principe, un amiral par province maritime : un pour la Normandie, un pour la Bretagne, un pour la Guyenne, un pour la Provence, sous le nom d'amiral du Levant. Parfois le gouverneur de ces provinces en était lui-même l'amiral, et l'un d'eux, le plus souvent celui de Normandie, recevait le titre d'amiral de France. La coexistence de plusieurs charges d'amiral dura jusqu'à François I[er], qui les réunit toutes sur la tête de Philippe de Chabot.

Chef militaire pendant les périodes d'hostilité, l'amiral de France était, durant la paix, un magistrat d'un ordre élevé. En son nom, les officiers de l'amirauté, institués dans les ports importants, jugeaient tout ce qui concernait le commerce maritime ; il était obéi dans toutes les places maritimes ; les navires ne pouvaient sortir des ports sans congés de lui ; il percevait toutes les redevances relatives à la navigation, etc. C'était en définitive, comme l'a dit Vallin, commentateur du XVIII[e] siècle, « un officier de considération nommé par le roi, pour commander sur mer et pour faire préparer tout ce qui était nécessaire au succès de ces sortes d'expéditions ».

D'après ce qui a été dit déjà au sujet de l'armement des flottes anciennes, on est à même d'imaginer comment se répartissait le personnel sur chaque nef. Les matelots, ceux qu'on appelait alors les mariniers, et qui formaient l'équipage, ne servaient qu'à conduire le navire ; les soldats qu'on jetait à bord au moment de la déclaration de guerre n'étaient là que pour combattre.

L'équipage d'une nave était sous les ordres directs du maître ou patron, personnage ayant la pratique des mouvements des voiles, des ancres, du gouvernail, mais ne s'occupant ni de guider le navire ni d'indiquer la route à suivre, ce soin appartenant en propre au pilote. Au-dessous du maître venaient le contremaître, les corsonniers ou quartiers-maîtres qui commandaient les mariniers et les canonnyers, puis le maistre varlet chargé des vivres, le barbier ou chirurgien, les prévôts d'armes ou fadrins, les manouvriers ou ouvriers de profession, qui comprenaient les charpentiers et les gallefas, enfin les pages ou mousses. L'effectif d'une nave était réglé assez habituellement sur le pied de cinquante hommes par cent tonneaux de capacité, les hommes d'armes étant embarqués en nombre égal à celui de l'équipage.

Chaque navire ayant été pourvu d'un équipage ainsi composé et proportionné à son tonnage, l'armateur ou *bourgeois* traitait avec un capitaine qui avait à fournir les soldats avec leurs armes. Ce capitaine n'était donc pas un marin, mais un guerrier, parfois noble et de race, parfois simple chef de bande, dont le

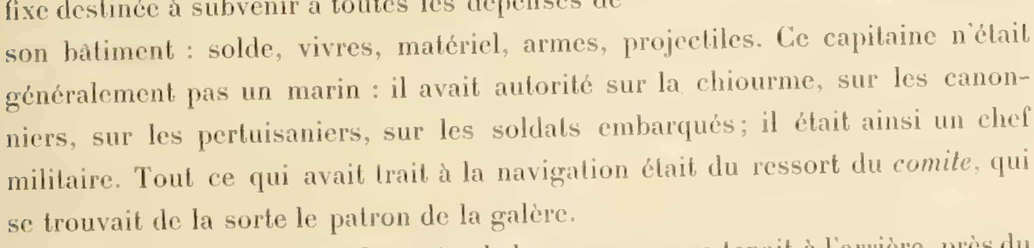
rôle consistait à commander les gens d'armes pendant le combat, tandis que les manœuvres étaient effectuées par les mariniers conduits, menés, dirigés par le maître. Le moindre défaut de cet ensemble était de manquer d'harmonie. Soldats et marins avaient des mœurs différentes, des préjugés distincts, des habitudes disparates, chacun agissait sans se rendre compte de l'utilité ou du but du travail accompli par l'autre. Il existait cependant certains codes qui fixaient la discipline des gens de mer : tels les *Rôles d'Oleron* et le *Consulat de la mer*. Mais à bord des navires on les connaissait plutôt à l'état de traditions orales que de règles écrites : aussi leur application était-elle fort arbitraire, ridiculement débonnaire ou sauvagement féroce, au gré des capitaines.



HOMMES D'ARMES COMBATTANT DE LA HUNE

Dans ce rassemblement de navires de toute espèce, de toute grandeur, de tout pays, le personnel obéissait aux lois et aux coutumes les plus diverses. L'homogénéité des flottes était donc chose inconnue et l'expérience du chef suprême ne pouvait en rien y suppléer, puisque l'amiral pouvait être et était souvent, comme le capitaine dont on vient de parler, totalement étranger à la marine et à toute science nautique. Lui aussi prenait conseil des pilotes pour ce qui concernait la navigation de son escadre.

Le personnel qui montait les galères mérite une mention particulière.



Le capitaine d'une galère recevait une somme fixe destinée à subvenir à toutes les dépenses de son bâtiment : solde, vivres, matériel, armes, projectiles. Ce capitaine n'était généralement pas un marin : il avait autorité sur la chiourme, sur les canonniers, sur les pertuisaniers, sur les soldats embarqués ; il était ainsi un chef militaire. Tout ce qui avait trait à la navigation était du ressort du *comite*, qui se trouvait de la sorte le patron de la galère.

Le comite, en sa qualité de maître de la manœuvre, se tenait à l'arrière, près du capitaine, pour recevoir ses ordres. Les sous-comites les faisaient exécuter. Le

comite et les sous-comites portaient des sifflets avec lesquels ils commandaient et soutenaient la nage. Des *charpentiers*, des *maîtres de gallefatage*, un *bombardier*, un *écrivain*, un *barbier-chirurgien*, des *nauchiers* pour gouverner, des *prouiers* (marins qui servaient à la proue) composaient l'équipage de la galère, avec l'*argousin*, sorte de capitaine d'armes ou de prévôt qui faisait des rondes, veillait à la police du bord, châtiait les rameurs négligents ou paresseux.

Les officiers des galères formaient un corps très aristocratique, où nul n'était admis sans avoir fait preuve de la plus haute noblesse, et dont le chef le plus élevé, le capitaine général des galères, était un très haut et très puissant personnage. Quand une flotte se composait de vaisseaux à voiles et de galères, le capitaine général avait toujours la haute direction de la force navale. Les officiers se façonnaient à leur métier en embarquant tout jeunes sur les galères, à l'instar des *nobles de poupe* qui montaient les galères de Venise et de Gênes.

De l'équipage et de l'état-major passons à la *chiourme*, ainsi qu'on appelait l'ensemble des rameurs. Jusqu'au règne de François Ier, les chiourmes se composèrent d'hommes libres qu'on recrutait parmi les aventuriers de tous les pays et qu'on appelait les *bonne-voglies* (de l'italien *bonna voglia*, bonne volonté), enfin d'esclaves. Ces esclaves étaient soit des prisonniers de guerre, soit des musulmans achetés dans le Levant, soit des pirates capturés. Dans la guerre contre Charles-Quint, le baron de la Garde ayant manqué de rameurs sollicita et obtint du roi l'autorisation de se faire remettre tous les criminels détenus dans les prisons. Dès lors il fut établi comme une règle que les condamnés subiraient leurs peines à bord des galères, et les rameurs se recrutèrent désormais dans une troisième catégorie d'individus, les *forcés* (d'où forçats), ainsi dénommés par opposition aux rameurs volontaires.

Si l'enrôlement des rameurs s'était fait toujours avec la méthode et la rectitude que cette classification si simple laisse supposer, il y aurait peu à dire contre le régime des galères. Malheureusement les choses n'allaient pas aussi bien dans la pratique courante. Les bonne-voglies se composaient d'une infime minorité de gens venus là de leur plein gré, en véritables volontaires; les trois quarts d'entre eux étaient des forçats qui avaient fini leur temps et qu'on retenait pendant un certain nombre d'années pour acquitter par leur travail les amendes auxquelles ils avaient été condamnés et qu'ils ne pouvaient payer. Durant le séjour supplémentaire qu'ils accomplissaient, les amendes ne cessaient guère de pleuvoir sur eux, leur impossibilité de s'acquitter persistait, et le châtiment durait pour ces infortunés presque autant que la vie.

Les forçats ne comprenaient pas seulement les criminels endurcis, les



La prière du soir au temps de Louis XIII.



assassins, les incendiaires, gens peu dignes de pitié; les vagabonds, les mendiants valides, les soldats déserteurs figuraient aussi parmi eux. A la veille des expéditions maritimes on prescrivait aux juges d'être plus sévères dans leurs arrêts, et les peccadilles les plus pardonnables étaient punies des galères, alors qu'un édit royal défendait d'infliger cette peine à moins de six ans.

« Les galériens étaient enchaînés à leurs bancs, qu'ils ne quittaient point; ils y ramaient; ils y mangeaient; ils y dormaient. Si la galère coulait, ils coulaient avec elle. D'ordinaire et dans la navigation, on nageait par tiers seulement; les deux autres tiers de la chiourme se reposaient. On leur rasait la barbe et les cheveux. Seuls les bonne-voglies portaient la moustache. Les forçats étaient nourris avec du biscuit et des légumes secs. On leur donnait de la soupe de deux jours l'un et du vin et de la viande aux quatre grandes fêtes de l'année[1]. »



BONNE-VOGLIE ET FORÇATS RAMANT.

Pour que les chiourmes offrissent un coup d'œil uniforme, les capitaines habillaient tous leurs hommes d'une camisole et d'un bonnet de couleur pareille. La couleur rouge étant la plus éclatante a presque toujours prévalu. Mais c'était là un uniforme d'apparat, car les galériens étaient entièrement nus pour ramer. On leur donnait parfois pendant l'hiver une ou deux couvertures par banc pour qu'ils ne mourussent pas de froid, ce qui arrivait, hélas! trop souvent.

Il n'est pas nécessaire de remonter très haut dans notre histoire pour y trouver les traces d'une barbarie bien faite pour nous surprendre et nous affliger!

IV. — LES COMBATS. — LES MÉTHODES DE COMBATS

Notre histoire maritime débute par un désastre, celui de l'Écluse, en 1339, où la flotte de Philippe le Bel fut mise en déroute par les Anglais d'Édouard III.

1. Maissin, *Études historiques sur la marine.*

Cent voiles anglaises et cent cinquante françaises se ruèrent les unes sur les autres dans une mêlée compacte, qui dura neuf heures, et où plusieurs milliers des nôtres trouvèrent la mort. On raconte qu'Édouard III, qui commandait sa flotte en personne, avait autour de lui plusieurs nefs chargées de dames anglaises dont la présence devait animer le zèle des gentilshommes. Quelques-uns de ceux-ci « avaient couvert de drap un de leurs yeux, par certain vœu qu'ils avaient fait à leur belle de ne jamais regarder de cet œil, qu'ils n'eussent accompli quelque exploit généreux contre la France ». Les femmes françaises ne dédaignaient pas non plus de suivre au combat les chevaliers, pour les encourager, les soutenir au besoin. Dans une rencontre qui eut lieu en 1343 entre Français et Anglais dans les eaux de la Manche, rencontre où les Anglais eurent le dessous, la comtesse de Montfort accompagnait son mari, « se battit elle-même l'épée à la main; elle fit le devoir d'un valeureux guerrier, autant que nul des chevaliers ».

La revanche du désastre de l'Écluse fut prise en 1372, sous le règne de Charles V, par l'escadre que ce prince avait réunie sous les ordres de l'Espagnol Bocanegra, pour bloquer la Rochelle. Édouard III expédia une flotte au secours de cette ville. Tous ses vaisseaux furent pris et, avec eux, de fortes sommes d'argent. Enhardis par ce succès, les Français résolurent un immense débarquement de soixante mille soldats en Angleterre, mais, faute d'entente entre les chefs, faute d'argent surtout, l'entreprise fut abandonnée.

Les Anglais du moins furent plus heureux dans leurs tentatives d'invasion. Lorsque leur roi Henri V voulut, en 1415, porter la guerre en France, nous n'étions pas en état de repousser les 1600 navires qui débarquèrent en Normandie son armée de cinquante mille hommes, cette même armée qui devait nous infliger le cruel échec d'Azincourt.

Si notre pays se releva sous les règnes de Charles VII et de Louis XII, l'Angleterre, déchirée à son tour par des guerres civiles, abandonna toute entreprise sur mer et il faut aller jusqu'en 1512 pour trouver un nouvel engagement de nos forces navales. Quarante-cinq navires anglais y furent opposés, devant Brest, à trente-neuf français, dont l'un était la *Cordelière*, commandée par Primauguet, qui s'illustra par son héroïque résistance et sa fin tragique.

Le plus grand combat naval de ces temps lointains est celui que livra l'amiral d'Annebaut, en 1545, sur les côtes d'Angleterre. S'il n'eut point de conséquences importantes, les Anglais s'étant retirés de la lutte, il prouve que nos flottes avaient déjà conscience de l'utilité d'une tactique. Les chefs ne se bornaient plus à jeter pêle-mêle leurs vaisseaux contre les vaisseaux ennemis.

Dans la disposition de leurs forces, certaines particularités sont à noter : d'abord, l'usage de faire suivre les plus grands vaisseaux par d'autres plus petits chargés de les approvisionner, ensuite la division en trois corps de bataille avec le chef au centre, enfin la mise à part des galères, pour leur donner un rôle d'escadre légère. Les nefs se rangeaient sur une seule ligne pour le combat, les ailes étant occupées par les plus forts bâtiments, surtout du côté de l'aile du vent, position avantageuse d'où l'on pouvait aisément se porter au secours des vaisseaux sous le vent qui se trouvaient compromis. Dans l'ordre de bataille, chaque navire était distant de son voisin de trois largeurs de vaisseau ; distance vraiment courte et qui, pour être prescrite, indique le degré d'expérience nautique auquel étaient parvenus les patrons de ces naves.

L'artillerie joua un rôle important dans les combats de d'Annebaut, car il semble que c'est devant la vivacité du feu des pièces que les Anglais se sont retirés. Pourtant l'artillerie n'était point encore devenue « la reine des batailles navales », elle manœuvrait lourdement et son tir, trop lent, se réduisait à un très petit nombre de coups par pièce. La difficulté de charger le canon, une fois le combat engagé, paraissait si considérable, que les capitaines les plus expérimentés ne faisaient tirer le premier coup, chargé d'avance, que de très près, parce qu'ils regardaient celui-là seulement comme bien certain. D'ailleurs nos capitaines ne croyaient alors qu'à l'abordage pour terminer un combat de mer ; l'artillerie, selon eux, n'était bonne que pour engager l'affaire. Leurs hommes d'armes avaient tant d'ardeur au milieu de la mêlée, qu'ils cherchaient à en tirer parti en se jetant contre un ennemi, en se collant à lui, en s'accrochant à lui par des grappins ou des crocs, pour ne plus le quitter. Tandis que les vaisseaux se rapprochaient, on déchargeait arquebuses et mousquets ; quand ils étaient l'un contre l'autre, du haut de la mâture et des hunes ou *gabies* on couvrait le pont voisin de pierres, de morceaux de fer, de cendre, d'huile bouillante, de pots à feu, de plomb fondu, de grenades chargées de poudre, après quoi l'on sautait à bord de l'ennemi avec l'épée, la pique et le bouclier, pour se battre à l'arme blanche. C'est en vue de repousser l'abordage que l'on disposait sur les châteaux d'avant et d'arrière « six ou huit pierriers se regardant les uns les autres, de cap en cap, pour défendre le pont, tirant de la poupe à la proue, comme font les pièces des bastions pour la défense des courtines ».

La marine à rames avait peu à peu admis, comme la marine à voiles, certains principes de combat. Toute la force offensive des galères étant placée à l'avant, c'est naturellement la proue que ces bâtiments dirigeaient du côté de l'ennemi.

De là vint l'usage de les déployer en une ligne de bataille ayant la forme d'un croissant. C'est dans cette disposition que se présentèrent à la bataille de Lépante (1571) les flottes de la chrétienté contre les flottes musulmanes.

Mais, dans ces combats encore, l'engagement se terminait à l'abordage. Ainsi c'est l'abordage qui était l'*ultima ratio* du combat sur mer. Cette façon d'en finir était bien dans le tempérament de notre race, et la belle ardeur des nôtres nous y faisait trouver maints avantages.





SIÈGE DE LA ROCHELLE.

CHAPITRE II

RICHELIEU — LE PREMIER ÉTABLISSEMENT DE LA MARINE

BATEAU À VOILES TRIANGULAIRES

La révolte déclarée des protestants en 1620, leur retranchement dans la Rochelle, leurs incursions sur les côtes et sur les rives de la Gironde, la difficulté de les vaincre firent éprouver au gouvernement royal le danger de ne pas avoir de marine.

Le ministre de génie qui dirigeait alors les affaires du royaume devait être frappé, plus que tout autre, des périls que l'absence d'une flotte de guerre faisait courir à la Couronne. Il avait vu la stérilité des efforts des soixante-quinze navires empruntés à l'ordre de Malte ou à la Hollande et réunis hâtivement en 1622 devant la Rochelle, sous les ordres du duc de Guise; il avait vu plus tard les secours

de l'étranger lui manquer sur mer et même se tourner contre lui ; aussi sa résolution avait-elle été bientôt arrêtée de créer cette flotte et de l'organiser solidement.

Son premier soin fut de concentrer dans sa main tous les pouvoirs, tous les droits des personnages qui présidaient à l'administration maritime. Il racheta, en 1626, de Henri de Montmorency, la dignité d'amiral de France, et, plus tard, du duc de Retz, la charge de général des galères. Il s'investit du titre de *grand maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce*, qui lui donnait action sur les amirautés provinciales de Bretagne, de Guyenne et de Provence. En même temps il divisait l'administration maritime en deux départements distincts, appelés l'un *Marine du Levant*, dans la Méditerranée, l'autre *Marine du Ponant*, dans l'Océan.

Possesseur des pouvoirs les plus étendus en fait de marine, le cardinal fit procéder, tout d'abord, à une inspection du littoral de l'Océan et de la Méditerranée qui lui révéla la fâcheuse situation des provinces maritimes. Le commerce y languissait, faute d'être encouragé, et les habitants des côtes se désintéressaient de la mer, compromettant ainsi le développement de notre puissance navale. Richelieu favorisa donc la création de compagnies commerciales et accorda des avantages aux particuliers qui allaient coloniser les Antilles ou fonder des établissements au Sénégal, à Cayenne, à Madagascar. Il fit occuper Bourbon, la plus riche des Mascareignes, et envoya Champlain reprendre au Canada la ville de Québec, dont les Anglais s'étaient emparés. Il renouvela l'édit de Henri II portant que les nobles pouvaient commercer sur mer, sans déroger à la noblesse. Se préoccupant ensuite de la condition des marins, il essaya de régulariser les transactions maritimes, par une ordonnance destinée à remplacer les statuts épars et les coutumes qui, jusque-là, avaient servi de guide aux amirautés dans leurs jugements et leurs décisions. Il assura, par la création d'écoles d'hydrographie dans les ports importants, le développement des sciences nautiques, et fournit ainsi aux navigateurs les moyens de s'instruire convenablement. En même temps il fit alléger, par une ordonnance du roi, les charges fiscales qui frappaient les populations maritimes, les exemptant du logement des gens de guerre et les dégrevant de certaines contributions. Mais, une fois ces faveurs accordées aux gens vivant de la mer, et cette sécurité donnée à leur industrie, il les fit inscrire sur des rôles et défendit « à tout sujet du roi, pilote, charpentier, scieur d'ais, calfateur, canonnier, matelot pêcheur ou tout autre servant à la construction des navires, confection de cordages, toiles et autres choses concernant la navigation, d'aller servir, hors du royaume,

les princes étrangers ou leurs sujets, sans permission expresse scellée du grand sceau ».

Cet assujettissement des marins et des ouvriers de marine, compensé, à la vérité, par des avantages et des marques d'intérêt, est à retenir. C'est le premier germe d'une institution célèbre, qui sera plus tard établie définitivement par Colbert et qui deviendra la base, le fondement, la pierre d'angle de tout notre édifice maritime pendant les siècles futurs. C'est le premier pas vers l'enrôlement des matelots et des ouvriers pour le service de l'État, afin de lui assurer en tout temps ses équipages et ses constructeurs.

I. — CRÉATION DES ARSENAUX. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES

Le premier effort à faire, avant de constituer une importante marine, était de créer des ports pour abriter les flottes et des arsenaux pour les armer. Le cardinal procéda de la sorte : Le Havre étant en assez bon état d'entretien, il se borna à en accroître les fortifications; à Brest, sur les bords de la Penfeld, petite rivière qui se jette dans la rade, il échelonna des magasins, des ateliers, des chantiers de construction. Au Brouage, dans les marais de l'Aunis, entre la Charente et la Seudre, il fit désensabler un vaste bassin et construisit, aux environs, une fonderie de canons à l'usage des navires. La difficulté d'exécuter de grands travaux hydrauliques n'était pas pour arrêter Richelieu, lui qui avait fait exécuter devant la Rochelle cette fameuse jetée de 1 400 mètres, qui devait bloquer la ville, pour l'affamer et la réduire. Marseille, grand centre de la marine à rames, était depuis longtemps pourvue de tous les établissements nécessaires à l'entretien des galères, mais, à ses côtés, Toulon, qui jusque-là ne possédait rien, fut doté d'un arsenal très complet destiné aux vaisseaux ronds et se trouva de la sorte en mesure d'utiliser sa superbe rade. Dès que ces établissements furent achevés, des marchés furent passés pour des poudres, armes, voiles, ancres, cordages et autres agrès; les magasins des ports s'approvisionnèrent. Enfin, on appela de toutes parts des ouvriers.

Les vicissitudes traversées par la marine de notre pays n'avaient point, en effet, permis de développer beaucoup chez nous l'art des constructions navales. Nous n'avions alors que des navires de 150 à 500 tonneaux, encore mal construits, car un considérant d'une ordonnance de 1634 constatait que, « faute d'avoir été bien liés, plusieurs navires de Sa Majesté s'étaient ouverts par leur propre poids, dans le port ou à la mer ». Les « maîtres de la hache », auxquels on commandait les navires, travaillaient d'après la routine de leur métier, et

en transmettaient les secrets à leur fils, mais sans apporter d'améliorations. « Sur quatre ou cinq cents charpentiers de navires, à peine y en a-t-il quatre qui sachent les traits et proportions. » Ainsi parle le Père Fournier, aumônier et professeur de marine[1]. Devant cette pénurie de constructeurs capables, Richelieu demanda à la Hollande quelques-uns de ses habiles maîtres charpentiers, et, sous l'influence de ces hommes expérimentés, nos bâtiments de mer devinrent très satisfaisants. Les progrès atteints furent rapides. En peu de temps, nos navires se transformèrent et

AVANT D'UN VAISSEAU DU XVIIe SIÈCLE

prirent une superbe apparence. Les deux plus beaux spécimens des constructions navales de l'époque furent le vaisseau la *Couronne*, construit à la Roche-Bernard[2]

1. Né à Caen en 1595, mort en 1652. Membre de la Société de Jésus, il fut embarqué comme aumônier ; il s'intéressa à la marine et à l'hydrographie et composa, en 1643, une véritable encyclopédie maritime sous le nom d'*Hydrographie*.

2. Petit port du Morbihan.



Combat de galères.



en 1637 par le sieur Morieu, de Dieppe, et le *Royal*, œuvre d'un constructeur d'Amsterdam, nommé Lambert. Sous la vigoureuse impulsion de Richelieu l'architecture navale avait fait un très grand pas. A peine sera-t-il besoin de donner quelques chiffres, pour faire mieux apprécier les efforts des constructeurs du XVIIe siècle. La *Couronne* avait 15 mètres de large sur 40 mètres de quille; elle était l'un des plus grands navires qui aient encore paru sur les mers, et quand elle vint, en 1638, rejoindre la flotte sur les côtes d'Espagne, les marins furent « surpris de ses prodigieuses dimensions ». Il faut dire, du reste, que sa longueur était fort augmentée en apparence par le grand élancement de sa *poulaine* (cette pièce de bois qui s'ajuste sur l'étrave et se porte en éperon au-dessous du mât de beaupré). La membrure était d'un échantillon très fort. Rien n'avait été ménagé pour assurer la solidité de ce vaisseau. Ses soixante-douze canons étaient répartis entre deux batteries couvertes, hautes de six pieds. Il avait donc fort belle allure, et ne coûta pas moins de 500000 livres. Ce qui le caractérise tout à fait et lui donne l'empreinte de son temps, c'est la grande élévation de l'arrière, avec ses deux dunettes superposées, ayant un profil en forme de trapèze. Cette forme était due à ce qu'on appelait la *rentrée*. Le pont situé à hauteur de flottaison était beaucoup plus large que le pont supérieur (d'un cinquième environ) : disposition qui rendait l'abordage plus difficile, présentait une obliquité aux boulets ennemis, ramenait le poids de l'artillerie vers le centre, offrait moins d'obstacle à la lame battant le navire.

La poulaine, dont on a parlé tout à l'heure, était excessivement basse; on peut s'en rendre aisément compte en examinant le dessin ci-joint exécuté d'après un des modèles conservés au musée du Louvre. Ce peu d'élévation avait pour but de ménager un champ de tir convenable à des canons placés en avant et destinés à combattre les galères qui, on le sait, se distinguaient par leur faible hauteur au-dessus de l'eau. Cette poulaine se terminait par une pièce de bois supportant une statue représentant *Hercule terrassant l'Hydre*. L'habitude était prise en effet de placer en cette partie du navire une figure allégorique ou une divinité païenne qui symbolisait le nom du vaisseau. Les Anglais mettaient la figure du roi régnant, les Espagnols un lion, les Vénitiens un buste. Cet embellissement de l'avant, témoignage des goûts artistiques des constructeurs et des marins, n'était rien auprès des superbes ornements dont l'arrière était chargé : sculptures, dorures, peintures aux vives couleurs, gigantesques lanternes de cuivre doré qui étincelaient au soleil en dessous du grand pavillon de France, tout en soie, dont le prix atteignait 14000 écus.

Sur les vaisseaux contemporains de la *Couronne*, la mâture était régularisée

à quatre mâts, dont trois verticaux et un oblique, le *beaupré*. Les mâts verticaux étaient : à l'avant le mât de *misaine*, *bourcet* ou *trinquet*, au milieu le *grand* mât, à l'arrière le mât d'*artimon*. Les deux premiers étaient surmontés d'un mât de hune et d'un mât de perroquet; le mât d'artimon n'avait qu'un mât de hune, aussi bien que le beaupré, dont le mât de hune était vertical et prenait le nom de *tourmentin* ou *civadière*. La mâture était fort élevée, et, proportionnellement, beaucoup plus haute que l'expérience ne l'autorisa dans la suite. La surface de voilure était importante.

Après avoir admiré la belle apparence extérieure de la *Couronne*, suivons le Père Fournier dans la visite qu'il nous fait faire à travers les batteries de ce vaisseau; nous y verrons le soigneux arrangement qui déjà présidait aux installations intérieures : la soute à poudres, la soute à biscuit, la sainte-barbe, qui était le poste des canonniers à l'arrière de la batterie basse; la fosse aux lions, où se roulaient les câbles des ancres, à l'avant de la même batterie; les chambres pour les officiers et pour les gradés dans les dunettes; les cuisines à fond de cale; les parcs à moutons et à volailles, avec « quantité de tortues et autres rafraîchissements ».

Quant à la marine des galères, elle n'avait pas subi de modifications depuis la fin du XVI[e] siècle, et elle n'avait pas à en subir; elle était, on s'en souvient, arrivée alors à une sorte de perfection stationnaire. D'ailleurs tous les efforts s'étaient portés du côté de la marine à voiles, qu'il s'agissait de mettre au niveau des marines étrangères. On vient de voir que ces efforts avaient été couronnés de succès.

La direction de chaque arsenal avait été confiée en 1631 à un *commissaire général*, puis, en 1634, à un officier militaire, qui vint se placer au-dessus de ce commissaire et qui reçut le titre de *chef d'escadre*. Il avait ainsi la haute main sur l'administration, en même temps que le commandement des troupes, des vaisseaux et la garde de l'arsenal. Plusieurs *commissaires* de la marine secondaient le commissaire général, afin d'assurer le service administratif. Un *prévôt* était chargé de la police. Un *capitaine* de port, aidé de *lieutenants* et assisté de *gardiens*, veillait aux mouvements, à la sécurité et à l'entretien des bâtiments stationnés dans les ports. Des *maîtres* de diverses professions — manœuvrier, gréeur, voilier, canonnier — présidaient, chacun dans sa sphère, aux détails de l'armement et du désarmement des navires. Un *magasin général* recevait tous les objets à délivrer à la flotte.

Malheureusement, triste signe des temps, l'ordre et la probité étaient des qualités fort rares; aussi les négligences, les gaspillages et les indélicatesses des

garde-magasins allaient à l'encontre des sages prescriptions des règlements. Les fonctionnaires ne pensaient, dit le Père Fournier, qu'à « trouver des inventions pour attraper l'argent du roy, grapiller sur les matelots, ouvriers et soldats et tyranniser le pays pour amasser du bien ».

II. — L'ARMEMENT

L'artillerie destinée aux navires comprenait trois classes : les *canons*, les *coulevrines*, les *pierriers*. Les canons étaient des pièces longues et de fort calibre « pour abattre et ruiner » ; les coulevrines étaient des pièces longues, mais de moindre calibre, qui devaient endommager l'ennemi de loin : c'est dans cette classe que se rangeaient toutes les pièces portant des noms d'animaux, tels que dragons, basilics, couleuvres, sacres, faucons et fauconneaux ; la désignation de *pierriers* embrassait toutes les pièces courtes et de gros calibre dont on se servait pour lancer des pierres, des clous, des chaînes, des grenades, des bombes même, car les mortiers étaient classés parmi les pierriers.

Le canon avait dix pieds de long, son calibre était de 6 pouces, son boulet de 33 livres. La coulevrine proprement dite, qui était un demi-canon, portait un boulet de 16 livres et était longue de 9 à 10 pieds. La coulevrine bâtarde lançait un boulet de 8 livres et avait 8 pieds de longueur ; la moyenne portait 4 livres et avait 7 pieds 1/2 ou 8 ; le faucon, 9 livres et 7 pieds ; le fauconneau, 1 livre et 6 pieds 1/2 de long.

Les pierriers avaient généralement en longueur huit à neuf fois leur diamètre, et étaient munis d'un manche que le canonnier appuyait contre son épaule pour assurer le coup.

Les pièces étaient indifféremment de fer ou de bronze. Les vaisseaux prenaient ce qu'ils trouvaient, et ce n'est que plus tard que des règles furent établies. La charge de poudre avait la moitié ou le tiers du poids du boulet ; on la portait aux deux tiers quand on voulait produire un grand effet.

On faisait depuis peu usage de *gargousses*, sacs de toile ou de parchemin, qui contenaient la charge de poudre et qui évitaient l'emploi du *chargeoir* ou cuiller, avec lequel on versait la poudre au fond de l'âme. L'inflammation de la charge se produisait avec une mèche enflammée, tenue par une pince appelée *boute-feu*, et approchée de la pièce par un servant, également dénommé *boute-feu*.

Les canons et coulevrines étaient montés sur des affûts à deux roues ; les pierriers, sur des chevalets. Le pointage n'avait pas de règle particulière. On

s'en rapportait au coup d'œil du canonnier, à son expérience et à l'habitude qu'il avait prise de sa pièce.

Le canonnier était armé d'une épée, petite et large, et d'un fusil court et de petit calibre avec une batterie à rouet pour communiquer le feu à la charge. On usait, comme au siècle précédent, du mousquet et de l'arquebuse, mais en



SERVANT METTANT LE FEU A SA PIÈCE.

réduisant leurs anciennes dimensions, et l'on ne dédaignait pas l'emploi des armes blanches, haches, pertuisanes, piques ou poignards, au moment toujours décisif de l'abordage. On se servait d'une sorte d'arbalète, dite à *guinal*, pour lancer dans les voiles des flèches enflammées. On jetait encore, du haut des hunes, des pots à feu, des grenades et des fusées[1].

L'énumération des engins de destruction employés par la flotte est à peu

1. Les renseignements qui précèdent, sur l'artillerie, sont extraits des *Études historiques sur la marine* de M. Maissin.

près complète. Il reste toutefois à citer « une chose qui fait les exécutions les plus violentes, les plus horribles et mesme les expéditions les plus cruelles et inhumaines de tous les autres jeux : car c'est icy où un amy voit brûler son amy sans oser le secourir, voire mesme l'approcher ; le vaincu se voit mourir longtemps devant que la mort le touche, il se voit entouré de flammes sans encore perdre un de ses cheveux... ». C'est d'un *brûlot* que parlait ainsi, en 1650, le sieur Malthus, commissaire général des feux et de l'artillerie[1]. Les brûlots avaient fait assez récemment leur apparition. Quelques-uns étaient de grands navires de 200 à 300 tonneaux. On garnissait leur pont d'artifices, on en mettait autour des mâts, on en suspendait aux haubans, puis au milieu de l'entrepont on dressait un énorme bûcher de bois, de paille et de sarments, sur lequel on jetait de la poudre et l'on versait de l'essence de térébenthine. Quand le feu était mis à ce brasier flottant, on les laissait dériver du côté des ennemis, ayant soin, comme le recommande Malthus, « que la première foucade soit bien furieuse afin de donner l'épouvante et le malheur ensemble ». L'excellent homme a soin, du reste, de nous prévenir que chacun peut varier à sa guise la disposition des brûlots. Ce qu'il en dit lui-même n'est qu' « un petit échantillon d'invention à laquelle celuy qui la met en exécution adjoutera du sien, cecy n'estant que pour donner l'entrée aux industrieux, laissant au jugement des praticiens la vraie disposition de leurs desseins ». Il ajoute encore, comme pour s'excuser de paraître si féroce et de sembler trop raffiné dans sa cruauté, que « tout cecy n'est pour châtier et exterminer les meschants refugiez, logez et nichez ès *spelunques* et autres lieux d'iniquité ».

III. — LE PERSONNEL.

Pour constituer son état-major maritime, Richelieu dut prendre parmi les marins des flottes marchandes ou de l'ordre des chevaliers de Malte qui, à des titres divers, avaient concouru au siège de la Rochelle. Il en fit, suivant leurs talents et leur âge, des lieutenants généraux, des chefs d'escadre, des capitaines, des lieutenants et des enseignes. A la différence de ce qui s'était passé jusqu'alors, le capitaine n'était pas seulement le représentant du roi et le commandant des hommes d'armes, il devait en outre connaître assez les choses de la mer pour pouvoir contrôler ce que faisaient devant lui le maître et le pilote. Afin d'assurer dans l'avenir le recrutement de ses officiers de marine, le cardinal

1. *Pratique de la guerre*, chez Gervais Cloutier, au Palais, sur les degrés de la Sainte-Chapelle, 1650.

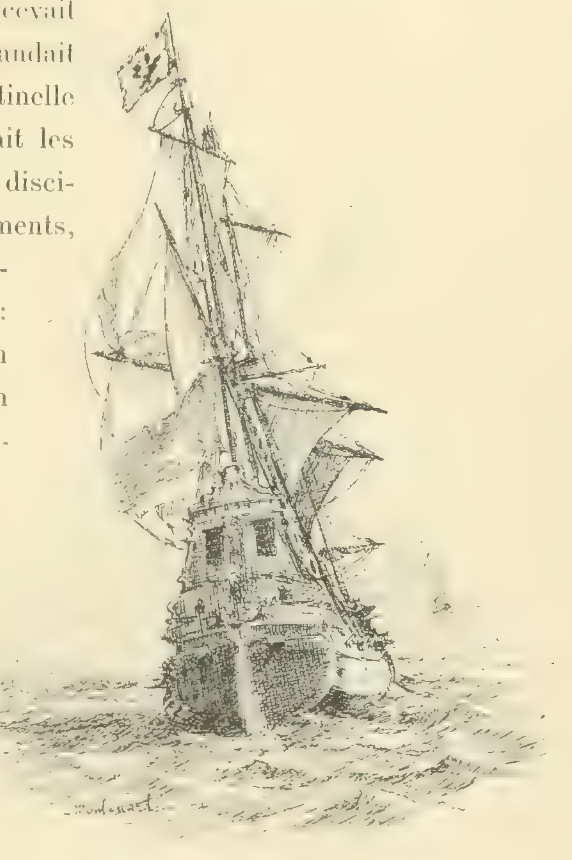
institua une école qui devait former au métier de la mer seize jeunes gens de la noblesse, « car, dit le Père Fournier, bien que ce ne soit pas une condition nécessaire pour être capitaine de navire, l'expérience toutefois a de tout temps prouvé que lorsque la bonne et noble extraction se retrouve avec les autres conditions qu'on désire en un capitaine, cela le rend de beaucoup plus recommandable et redouté des siens et des estrangers. »

Le capitaine choisissait pour le seconder un lieutenant qui le suppléait en cas de besoin et faisait son apprentissage de capitaine. Après le lieutenant venait l'enseigne, qui était le troisième et dernier officier du bord : il suppléait à son tour le lieutenant et avait dans le combat la garde du pavillon. Cette trinité composait le *haut état-major*, qui n'entrait pas dans les petits détails du service ordinaire, et demeurait confiné dans son rôle de suprême autorité militaire. Le soin des obligations journalières du navire incombait au *bas état-major*. En tête de celui-ci figurait le maître d'équipage, qui était le vrai manœuvrier du bord, faisant carguer ou établir les voiles suivant le temps, faisant orienter les vergues selon le vent, et dont l'autorité s'étendait sur tous les gens de mer, c'est-à-dire, sur les mariniers, les voiliers, les calfats, les charpentiers. Muni de sifflet il commandait les manœuvres, assisté d'un contremaître et de quartiers-maîtres en plus ou moins grand nombre. Maître ou contremaître étaient alternativement de quart, l'un succédant à l'autre sans interruption, ainsi que cela se passe sur nos navires actuels entre chaque officier de vaisseau.

Le *pilote* venait après le maître dans la hiérarchie des officiers du bas état-major. C'était encore un personnage fort considérable. A lui le soin de faire les observations astronomiques au moyen de l'astrolabe et du quadrant, à lui la charge de guider le navire, de le diriger en haute mer, d'où son nom de « pilote hauturier ». Toutefois, bien qu'il donnât la route, il ne devait le faire qu'après avis du capitaine, qui sur ce point, comme sur tous les autres, jouissait d'un droit de direction supérieure. Au dire du Père Fournier, les pilotes apportaient beaucoup de charlatanisme dans l'exercice de leurs fonctions. La conscience qu'ils avaient de leur utilité les rendait vaniteux et importants, sans que leur savoir légitimât toujours leur arrogance. Le pilote *hauturier* n'avait d'action qu'au large ; il abandonnait en vue des côtes la direction du navire à des pilotes pratiques du pays, qui étaient appelés *lodemans*. Étaient-ils tous très experts et très capables ? Souhaitons-le pour eux, car les codes maritimes n'étaient pas tendres à leur égard quand ils commettaient une maladresse : « Si un pilote ne tient pas ce qu'il a promis, prononce le *Consulat de la mer*, il doit perdre à l'instant la tête sans aucune rémission ni grâce; le patron peut la lui faire couper de

suite sans qu'il soit nécessaire de s'adresser à la justice. » Les *Rôles d'Oleron* ne sont pas moins farouches : « Lorsque les lodemans ont déclaré répondre, sur leur tête, de la conduite du navire, s'ils le perdent ou l'exposent à périr, le patron, les matelots ou marchands qui leur coupent la tête ne sont passibles d'aucune peine. »

Le maître canonnier avait la charge de tout ce qui concernait l'artillerie et le commandement des canonniers. Il ne recevait d'ordres que du capitaine. Le sergent commandait les soldats, les instruisait, les plaçait en sentinelle pour la garde du vaisseau. Le prévôt exécutait les ordres du capitaine en ce qui concernait la discipline, il veillait à l'observance des règlements, c'était le justicier du bord. Chacun de ces officiers avait, comme le maître, ses subordonnés : le pilote ses sous-pilotes, le canonnier son second et ses quartiers-maîtres, le sergent son caporal. Pour terminer l'énumération des membres du bas état-major il faut citer encore l'écrivain, dont le devoir était de tenir la comptabilité au point de vue du matériel et du personnel. Il avait sous ses ordres le maître valet, qui était chargé de tout le détail des vivres.



VAISSEAU SOUS LOUIS XIII.

Il était embarqué sur tout navire un chirurgien, pauvre savant plutôt barbier que chirurgien, à tel point que son aide n'était même pas dénommé infirmier, mais simplement *frater* ou perruquier et, en cette qualité, rasait l'équipage. Chaque vaisseau avait également un aumônier, pris dans l'ordre des jésuites. La prière se faisait le matin et le soir. Tout l'équipage devait y assister à genoux. Le prêtre entonnait le *Veni Creator*, que tous les matelots poursuivaient, puis il terminait par le *Domine Salvum fac regem.*

Et maintenant l'équipage. Deux catégories bien distinctes s'y remarquaient : d'une part les matelots, de l'autre les soldats. Les effectifs étaient naturellement proportionnés à l'importance du navire. La *Couronne* avait 500 hommes.

Le capitaine était chargé de recruter son équipage ; il employait à ce recrutement le maître, le contremaître et les autres officiers qu'il commençait par

désigner lui-même. Quant aux soldats, ils étaient pris dans des *compagnies franches*, des débris desquelles Richelieu forma, en 1627, le régiment Vieille-Marine, pour assurer la garde des ports et pour composer la garnison des bâtiments. En 1635, un nouveau régiment fut créé, sous le nom de Royal-Marine, en vue de la même destination.

A bord soldats et matelots ne devaient point se mêler ensemble; la défense était expresse. Les mariniers manœuvraient les voiles, ramaient dans les canots, gouvernaient à la barre et on les employait indistinctement à ces divers services. Les canonniers étaient choisis parmi eux, mais n'armaient les pièces qu'après avoir reçu une éducation spéciale dans des compagnies de matelots canonniers établies aux ports de guerre. Les soldats étaient confinés dans leur rôle de fantassins, ils aidaient seulement à tirer sur les cordes dans les manœuvres générales nécessitant beaucoup de bras. Leur nombre tendait d'ailleurs à se réduire depuis que l'usage de l'artillerie permettait de combattre à plus grande distance, ils n'étaient plus vraiment utiles que pour l'abordage.

Les vivres, comme la solde de l'équipage, étaient à la charge du capitaine. « Le roi, dit le Père Fournier, donne cent écus de gages par mois au capitaine, cent livres au lieutenant, cinquante à l'enseigne, et de plus paye au capitaine, pour un équipage de deux cents hommes, trente officiers, à raison de dix écus par mois à chacun, dont on leur baille sept pour leur loyer et le reste va pour leur nourriture », laquelle se composait de biscuit, viandes salées, poissons séchés, légumes, vin, cidre ou bière. L'équipage mangeait par *plats* de six, sept ou huit hommes. Le capitaine lui-même, qui recevait à son plat les officiers du haut état-major, n'avait d'autre cuisinier que celui de l'équipage, ou *coq*. Mais « l'on devait mettre toujours à son plat le plus honneste et le plus quelque chose d'extraordinaire à cause des gens d'honneur et de qualité qui y sont reçus ».

La discipline établie par l'ordonnance de 1634 était dure aux mariniers. Les coups de corde et de bâton pleuvaient dru sur les simples raisonneurs, sur les paresseux ou les maladroits. Pour les délits plus sérieux la peine était celle de la *cale*, qui consistait à plonger le délinquant dans l'eau à plusieurs reprises, du haut de la grand'vergue. Dans les cas plus graves, cette cale *humide* se transformait en cale *sèche*, c'est-à-dire qu'on laissait tomber l'homme non plus dans l'eau, mais bien sur le pont, où il se brisait bras et jambes, quand il n'était pas assommé sur le coup. Les peines pécuniaires étaient très fréquentes : pour une faute de discipline on était puni de quelques sous d'amende, dont « une part est pour les pauvres, l'autre part pour le prévôt ». La lecture des règlements de cette époque, éloignée pourtant des siècles de barbarie, est faite pour

frapper de stupéfaction et d'horreur. « On est calé trois fois pour ne pas prier avec attention et révérence à l'heure de la prière.... Si quelqu'un tire le couteau dans le navire encore qu'il ne blesse point, il sera percé avec le couteau au travers de la main, contre le mât.... Si quelqu'un, après avoir été



AVANT DE GALÈRE AU XVIIe SIÈCLE

accordé, se veut battre à coups d'épée, il perdra la main de laquelle il a rompu l'accord.... Quiconque volera aura les poings coupés.... Si quelqu'un tue son compagnon, on attachera le mort avec le vivant dos à dos et seront jetés tous deux dans la mer.... Si quelqu'un se met en service sous deux capitaines, il sera pendu sans aucune grâce.... Personne n'amènera femme ou fille au navire pour la nuit, si ce n'est leur femme, sur peine d'être calé trois fois.... Personne ne

recevra aucune lettre, ni en donnera que par le sçu du capitaine sur peine d'être pendu.... Nul ne pourra pétuner (fumer) après soleil couché sur peine d'être calé trois fois et battu de tout l'équipage.... » Pour les mousses ou pages, c'était bien pis : les punitions affectaient le caractère préventif. Les quartiers-maîtres, spécialement chargés d'eux, les envoyaient régulièrement tant de fois chaque semaine au cabestan pour y recevoir le fouet : « S'ils ne le méritaient pour lors, ils le mériteront un jour », pensaient-ils.

Le Père Fournier nous fait une belle peinture de l'ordre et la tenue des navires d'alors : « C'est là où la sobriété règne qui fait que rien ne manque à personne. La frugalité se retrouve en leurs vivres, vêtements, habitation, et l'égalité si grande que le moindre en a autant, et en quantité et qualité, que ceux à qui il sert. Où se retrouve un pareil silence? Incontinent que la garde est assise, vous n'entendriez pas un mot. Chacun se retire en sa cabane. La netteté y est incomparable. Il n'y a tillac qui ne soit lavé ou balayé au moins deux fois par jour. Leur bonne santé fait connaître que le régime qu'ils tiennent est très conforme à la nature humaine. Leurs lits à la vérité ne sont si mollets que ceux qui sont à terre. Cela n'empêche qu'ils ne dorment et ne prennent pas un repos suffisant. » Parlant de la valeur des marins français, l'excellent aumônier ajoute : « Les autres nations avouent que les matelots français sont bons soldats, hardis jusqu'à la témérité, bons mariniers, intelligents, qui supportent bien la fatigue lorsqu'ils n'ont rien, qui ne se troublent dans les tempêtes, manœuvrent avec beaucoup de promptitude, entreprennent hardiment et exécutent heureusement de grands voyages, quoique souvent pas un de l'équipage n'y ait été, se fiant sur leurs cartes et industrie, chacun étant propre à tout. On leur objecte toutefois de grands vices, savoir qu'il semble qu'ils laissent leur âme et leur conscience sur terre, n'y ayant sur terre rien de plus doux qu'un matelot et rien de plus impie sur mer. Qu'ils sont ivrognes et gourmands, qu'ils sont désobéissants et ne peuvent souffrir aucune correction, voire que parfois ils font de secrètes ligues.... » Voilà certes de vilains défauts, mais les belles qualités énoncées plus haut peuvent les racheter : être hardi et courageux, cela fait oublier bien des torts pour celui dont le métier est de se battre.

Les équipages des navires à rames continuaient à être recrutés et organisés comme au cours du XVI[e] siècle. Le capitaine d'une galère était toujours chargé, moyennant une redevance annuelle (d'environ 100000 livres), d'entretenir son bâtiment prêt à prendre la mer : les règlements qui donnaient une certaine fixité à cette flotte méditerranéenne demeuraient immuables. Le recrutement des rameurs s'opérait toutefois avec une difficulté sans cesse

croissante : les esclaves musulmans devenaient rares, on y remédiait en rendant plus fréquente et plus longue la peine des galères et en assimilant fâcheusement à des galériens les pauvres diables que la misère jetait sans pain sur les grandes routes. Un mal plus fâcheux encore sévissait dans le corps des galères : l'improbité y rivalisait avec la négligence et l'incapacité. Appartenant tous à de grandes familles, les officiers des galères croyaient volontiers que tout leur était permis, qu'ils ne devaient être astreints à aucune règle, et Richelieu lui-même eut pour eux, dans quelques circonstances, de regrettables faiblesses.

IV. — LES GUERRES NAVALES

Quand, après avoir vaincu les protestants et abattu les grands, Richelieu voulut réaliser son rêve d'abaissement de la maison d'Autriche, il recueillit le fruit des efforts qu'il avait faits pour la constitution d'une marine de guerre. A la nouvelle de la prise des îles Lérins par les Espagnols, il réunit, sans trop de peine, dans l'Océan quarante et un navires pour les envoyer dans la Méditerranée. Ces quarante et un navires variaient de 1000 à 90 tonneaux et portaient de cinq cent cinquante à soixante-dix hommes, en totalité cinq mille six cents marins et quatre cents canons. Ils firent jonction dans la mer du Levant avec douze galères de Provence et treize autres vaisseaux.

Tel était l'effectif de cette première flotte militaire, que commandait le duc d'Harcourt, inspiré par l'archevêque de Bordeaux, Henri de Sourdis, et que dirigeait réellement un marin, le commandeur de Malte, Philippe des Gouttes. Le général des galères était un neveu du cardinal, le marquis de Pont-Courlay, il devait obéir au duc d'Harcourt et avait, lui aussi, pour conseiller un prélat, l'évêque de Nantes, tandis que le chef véritable de ses bâtiments était encore un commandeur de Malte, le chevalier de Forbin. N'est-il pas curieux de voir ces grands dignitaires de l'Église venant apporter l'appoint de leurs lumières et de leurs conseils dans des expéditions de guerre maritime ? Mais aussi bien un cardinal gouvernait alors l'État, et le cardinal de la Valette était général d'armée. D'ailleurs les évêques devenus amiraux justifièrent amplement la confiance que Richelieu leur témoignait. Les succès remportés par eux sont assez éclatants pour faire oublier le seul échec reçu : qu'on en juge par cette simple et rapide énumération.

En 1637, le duc d'Harcourt chassa les Espagnols des îles Lérins. L'année suivante, Pont-Courlay les battit devant Gênes, tandis que Sourdis, nommé lui-même lieutenant général et opérant cette fois pour son propre compte, les battit

dans la rade de Guétaria, près Fontarabie. En 1639, une tempête l'empêcha d'obtenir une victoire décisive; il dut se borner à canonner ses ennemis dans le port de la Corogne. En 1640, le marquis de Brézé, autre neveu de Richelieu, détruisit, dans les eaux de Cadix, une de leurs flottes partant pour le Mexique. En 1641, lors du soulèvement de la Catalogne, Sourdis, après avoir remporté quelques avantages à Cadaguez, à Saltes, aux îles Alpages, se fit battre par le duc



LE DUC D'HARCOURT CHASSA LES ESPAGNOLS DES ILES LÉRINS.

de Fernandinez devant Tarragone; mais Brézé vengea cette défaite l'année suivante par une victoire entre Viñeroz et Tarragone, et le lendemain, 1er juillet, il complétait son triomphe en vue de Barcelone.

De cette série de batailles, toutes à l'honneur de notre marine naissante, quelques-unes doivent fixer l'attention plus particulièrement. Le combat livré par Pont-Courlay en 1630 mit en présence quinze galères françaises et autant d'espagnoles. Au combat de Guétaria, Sourdis divisa son armée en quatre divisions devant marcher les unes derrière les autres et la lança sur l'escadre espagnole entassée au mouillage. La première division, forte de six vaisseaux ronds, remorquait pareil nombre de brûlots. Ce sont ces brûlots qui décidèrent du sort de la journée : ils incendièrent en quelques instants la flotte ennemie, qui perdit

quinze navires de guerre, autant de navires de commerce, trois mille hommes tués, noyés ou brûlés. Nous n'avions eu que vingt-cinq tués et vingt cinq blessés. A Cadix, le très jeune marquis de Brézé commandait vingt et un vaisseaux et neuf brûlots. C'est encore à ces brûlots qu'il dut une partie de son succès. Son heureuse idée de prendre entre deux feux la ligne espagnole fit le reste. Si, à Tarragone, Sourdis fut battu, il eut du moins l'excuse d'avoir eu devant lui des forces bien supérieures. D'ailleurs il fit chèrement payer la victoire à ses ennemis. Seul Richelieu ne voulut pas s'en apercevoir, et, en homme toujours heureux qui ne savait pas pardonner l'insuccès, il enleva à l'archevêque son commandement.

Mais la vraie grande bataille de cette époque fut celle de Barcelone, des 30 juin et 1er juillet 1642, où Brézé commandait quarante vaisseaux et vingt-deux galères contre quarante-huit vaisseaux et dix galères d'Espagne. Les mouvements des navires à voiles et des navires à rames s'y combinèrent, non plus au hasard comme dans une mêlée confuse, mais d'après des principes qui, plus tard, prévaudront définitivement dans la tactique navale. On y vit nos galères gagner au vent pour s'attaquer aux vaisseaux ronds de l'ennemi ; on y vit un combat d'artillerie à distance ; on y vit une poursuite de l'ennemi jusqu'à ce qu'il fût en déroute.

Les signaux destinés à faire agir les escadres et les vaisseaux se faisaient au moyen de deux ou trois pavillons que l'on montrait, un à un, dans tel ou tel endroit de la mâture, ou bien par des coups de canon. Chaque commandant fixait d'avance les conventions à adopter sur ce sujet. Ces signaux étaient peu nombreux et c'est surtout en réunissant, avant l'action, les capitaines en conseil de guerre, que le chef indiquait les dispositions et les manœuvres à exécuter.

Les vaisseaux combattaient en portant à la poupe un pavillon de couleur blanche. C'était la couleur du lis, fleur symbolique de la maison de France. Mais ce pavillon n'était pas le seul en usage. Il semble qu'aucune règle précise ne fût alors adoptée pour imposer telle ou telle enseigne. Lors du vœu de Louis XIII à la Vierge, on vit des navires arborer un pavillon blanc orné d'une peinture représentant la Vierge ; le Musée naval du Louvre possède un modèle de cette bannière. Les navires avaient, outre le drapeau blanc, un pavillon rouge fleurdelisé et un pavillon bleu chargé aussi de fleurs de lis.

L'*Hydrographie* du Père Fournier cite un vaisseau orné de tous ces pavillons : le bleu est au beaupré, le blanc au grand mât, le rouge sur la poupe. Il y eut encore parfois un pavillon blanc et bleu par bandes horizontales et de

plus un pavillon vert fleurdelisé. Le pavillon royal était blanc semé de fleurs de lis et orné des armes du roi, supportées par deux anges. Quant aux galères, leur étendard était rouge et couvert de fleurs de lis d'or; elles portaient parfois à leurs mâts des flammes d'autre couleur, entre autres une flamme tricolore, bleue, blanche et rouge.





GARDES-MARINE ÉTUDIANT L'ARTILLERIE.

CHAPITRE III

COLBERT — LA SPLENDEUR DE LA MARINE



DESCENTE EN ANGLETERRE 1690
(d'après une gravure ancienne).

La mort ne permit pas à Richelieu de compléter son œuvre maritime, et Mazarin, son successeur, entravé par les misérables intrigues de la Fronde, ainsi que par les guerres avec l'Autriche et l'Espagne, la poursuivit si mollement qu'une inévitable dissolution s'opéra dans la marine. Pourtant les débuts s'annoncèrent bien. Le jeune duc de Brézé, nommé grand maître de la navigation au lendemain de la mort de son parent, le grand cardinal, remporta en 1643 sur les Espagnols, près de Carthagène, une grande victoire, où il avait mis en ligne trente quatre bâtiments contre quarante ennemis et où trois mille Espagnols avaient été tués, noyés, blessés ou faits prisonniers.

La flotte continua, après cette bataille, de seconder les opérations de nos troupes de terre en Catalogne. Nous pouvions alors nous flatter d'être les maîtres de la Méditerranée.

En 1646 nos ennemis, revenus à la charge, nous trouvèrent déjà moins forts. C'est à grand'peine que Brézé put réunir à Toulon vingt-quatre vaisseaux, douze brûlots et vingt galères, pour riposter aux attaques. Avec ces forces, très inférieures à celles de ses adversaires, il sut néanmoins conquérir de nouveaux lauriers, dans une grande rencontre navale, près d'Orbitello en Toscane. Il y fut malheureusement emporté par un boulet de canon à l'âge de vingt-huit ans.

Dès lors, la marine périclita. Les expéditions se préparèrent péniblement, faute d'argent, faute de ressources, faute d'approvisionnements, faute de chefs. Malgré la vaillance et les talents de quelques-uns de ceux-ci, comme le chevalier Paul, on ne parvint pas à ressaisir en faisceaux les lambeaux épars de notre puissance navale. La flotte royale, à laquelle naguère l'avenir s'offrait plein de promesses si belles, n'était déjà plus redoutable à personne. Ses armements ne comptaient plus. Ni le commandeur des Gouttes, ni le duc de Richelieu, général des galères, ne réussirent à rendre efficaces les secours que Mazarin envoya aux Napolitains, révoltés contre nos ennemis en 1647. Leurs opérations se bornèrent à de vaines démonstrations. Il n'y eut plus pour nous, sur mer, de succès sérieux.

Il convient de mentionner cependant l'avantage remporté en 1652, près de la Rochelle, par le duc César de Vendôme, grand maître de la navigation, sur les navires équipés par les *Frondeurs*. L'affaire fut chaude. Un jeune officier s'y distingua particulièrement, il se nommait Abraham Duquesne. Quelques mois plus tard, neuf de nos vaisseaux venant débloquer Dunkerque furent saisis par les Anglais. Dunkerque, conquis par Condé en 1646, retomba au pouvoir de l'Espagne, triste événement que ne purent faire oublier deux nouvelles petites victoires gagnées par le duc de Vendôme ou le chevalier Paul sur les Espagnols (1654-1655).

Quand, en 1659, la paix des Pyrénées vint mettre fin à cette guerre; quand, deux ans après, Mazarin mourut, l'effondrement de la marine royale était complet. Tout manquait dans les arsenaux. Les officiers, les marins s'éloignaient des ports de guerre, sans que personne tentât de les retenir au service du roi. Il n'y avait plus dans nos ports de l'Océan que dix-huit vaisseaux de 30 à 70 canons. A Toulon existaient quinze ou vingt vaisseaux « bons à rompre », et sur vingt galères, onze étaient hors de service!

On raconte que Mazarin, à son lit de mort, avait dit au jeune roi : « Sire, je vous dois tout, mais je crois m'acquitter en quelque manière envers Votre Majesté, en lui donnant Colbert. »

Issu d'une famille de commerçants, Colbert fut employé successivement chez un notaire, un procureur et un trésorier; devenu commis du ministre Le Tellier, il passa vers 1649 au service de Mazarin, en qualité d'intendant. Il avait trente ans. Loin de se borner à s'occuper des intérêts privés du cardinal, il traita, près de lui, les grandes affaires du royaume, notamment la police, les finances, le commerce et la marine, et ne tarda pas à devenir « l'homme indispensable », que souvent les puissants de ce monde attachent à leur personne. Dans un pareil apprentissage des affaires publiques, un esprit trempé comme celui de Colbert ne put manquer de grandir et de s'élever.



COLBERT
(d'après le tableau peint par Philippe de Champaigne).

Son intelligence, servie par un zèle et une probité à toute épreuve, allait d'ailleurs le mener très vite au premier plan.

D'abord simple intendant des finances, puis contrôleur général, lors de la chute éclatante du surintendant Fouquet, à laquelle il contribua grandement, Colbert joignit encore à ces fonctions la direction des beaux-arts et des travaux publics. Plus tard, après avoir été intendant de la marine sous la signature du secrétaire des affaires étrangères, Hugues de Lyonne, il devint, le 7 mars 1669, ministre secrétaire d'État, chargé des deux marines du Ponant et du Levant, constituées pour lui en un département unique.

Dans sa pensée, une forte marine militaire ne pouvait se fonder qu'avec un sérieux développement de la navigation commerciale. Il mit tout en œuvre pour arriver à ce résultat : déclaration que le commerce de mer ne faisait point déroger à la noblesse; taxe protectrice sur les navires étrangers fréquentant nos

ports : droits de douane sur les produits importés similaires de ceux que le royaume produisait : primes de construction, d'exportation et d'importation aux armateurs et navigateurs nationaux ; creusement de ports marchands, notamment du port de Cette. Enfin il essaya de relever les compagnies de navigation créées par Richelieu et en favorisa de nouvelles pour exploiter Madagascar, le Sénégal, les mers du Nord et du Levant. Si pas une de ces compagnies ne prospéra d'une manière durable, elles eurent toutefois une conséquence fort appréciable, et sur laquelle Colbert avait beaucoup compté, celle de développer sur nos côtes le goût de la navigation et de former une pépinière d'excellents hommes de mer, rompus à la pratique de leur métier.

Les transactions commerciales ont besoin d'être protégées ou garanties par des lois qui les rendent valables aux yeux de tous. La jurisprudence d'alors était éparse dans d'innombrables statuts, ordonnances, règlements, souvent contradictoires, reconnus par telle amirauté, méconnus par telle autre ; la nécessité s'imposait de coordonner toutes ces décisions, de ratifier celles qui étaient sages, de dénoncer celles qui prêtaient à ambiguïté. Colbert ne manqua pas à ce devoir.

Pendant dix ans il fit travailler des magistrats et des jurisconsultes à l'établissement de ce corps de doctrines indispensable au commerce, et en 1681 parut la célèbre *Ordonnance sur la navigation et le commerce maritime*. Elle portait la marque de l'homme de génie qui l'avait inspirée et fut souvent appliquée à l'étranger ; elle guide encore les décisions des juges en bien des cas.

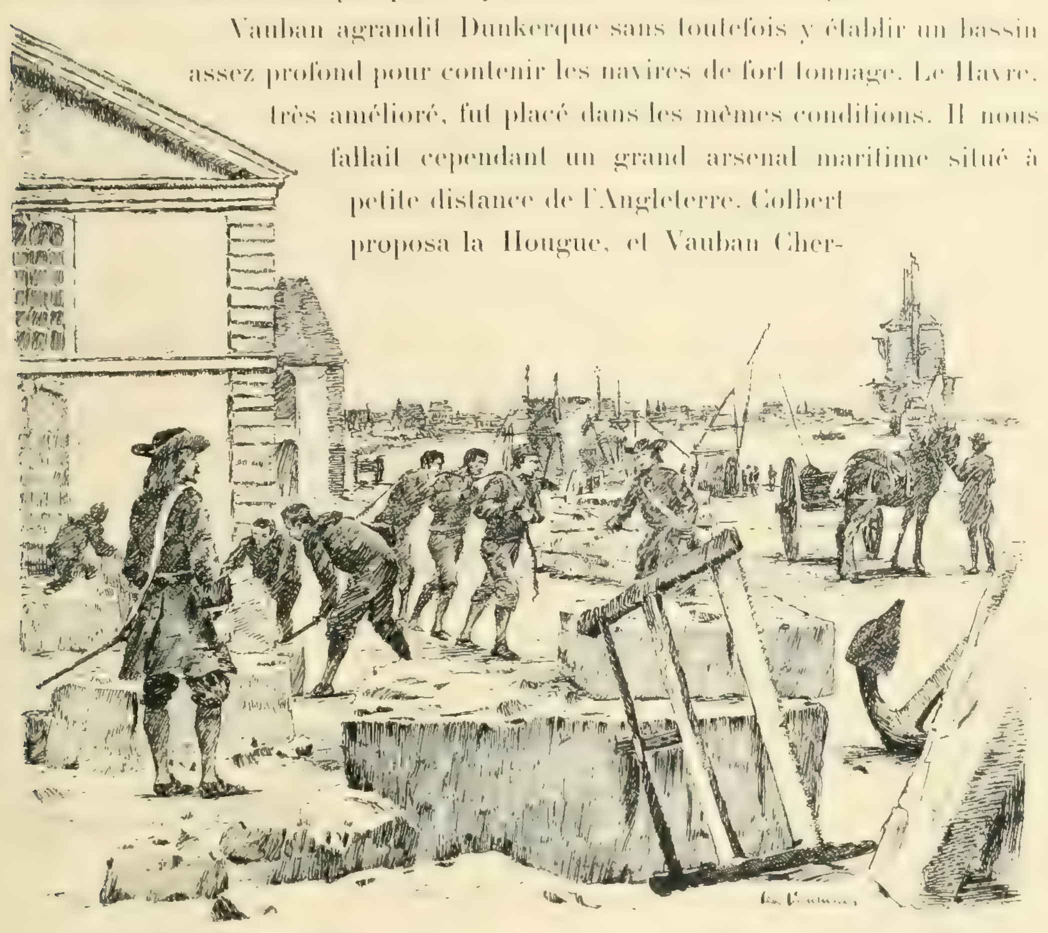
En butte à la jalousie de Louvois, peu soutenu d'ailleurs par Louis XIV dans cette lutte de collègue à collègue, Colbert s'était petit à petit désintéressé de la marine. En 1672, il avait associé son fils Seignelay à la direction des affaires navales, se réservant seulement l'examen des questions importantes et la préparation des lois nouvelles dont il dotait la marine royale. Le temps lui manqua pour les réunir en un seul et même code. Seignelay mena à bien cette tâche, et six ans après la mort de son père, le 15 avril 1689, il fit paraître l'*Ordonnance sur les armées navales*, œuvre magistrale vraiment surprenante par l'ampleur des vues ou par la parfaite entente des détails et qui est, comme l'a si bien dit l'amiral Pâris, le « sous-sol sur lequel repose encore la marine actuelle ».

I. — LES PORTS, LES ARSENAUX

Les difficultés qu'éprouvèrent pour leur armement les flottes réunies par Mazarin en diverses circonstances indiquaient suffisamment que le désordre s'était introduit dans les arsenaux organisés par Richelieu. Après le désordre vint l'abandon. Un des premiers soins de Colbert fut d'ordonner une visite de tous les ports.

Nous en comptions alors six, pourvus de magasins et ateliers appartenant à la marine royale : Dunkerque, racheté en 1662 à Charles II d'Angleterre ; le Havre, création de François Ier ; Brest et le Brouage, décrétés par Richelieu ; Marseille, où l'on entretenait des galères, et Toulon, ébauché par Henri IV. Bayonne et Lorient avaient aussi quelques dépendances de la marine royale.

Vauban agrandit Dunkerque sans toutefois y établir un bassin assez profond pour contenir les navires de fort tonnage. Le Havre, très amélioré, fut placé dans les mêmes conditions. Il nous fallait cependant un grand arsenal maritime situé à petite distance de l'Angleterre. Colbert proposa la Hougue, et Vauban Cher-



BREST DEVINT RAPIDEMENT LE PREMIER ARSENAL DE FRANCE.

bourg, qu'il qualifia « de position audacieuse ». Mais les travaux à entreprendre sur ces deux points étaient considérables, l'état des finances s'opposait à des dépenses aussi grandes et l'on se contenta d'améliorer Brest. Duquesne y fut envoyé en 1665, avec des lettres de commandement qui lui donnaient inspection sur les ports et constructions navales du Ponant. Sous sa haute direction, les travaux furent menés avec la plus grande activité et Brest devint rapidement le premier arsenal des flottes de Louis XIV.

Quant au Brouage, situé au milieu de marais salants, il menaçait de s'ensabler et ne paraissait pas se prêter à de commodes travaux d'amélioration. On

se décida à l'abandonner et à le remplacer par un autre port. Les commissaires chargés par Colbert de visiter les côtes du royaume désignèrent Rochefort, petit village situé entre Tonnay-Charente et Soubise, et au mois de mai 1666 Colbert du Terron, propre cousin de Colbert, prit possession, au nom du roi, de la seigneurie de Rochefort. Les travaux d'appropriation furent immédiatement commencés; on les poussa avec tant d'activité qu'un an plus tard plusieurs navires de guerre étaient en chantier, une enceinte fortifiée s'élevait pour entourer la ville, et des magasins, des ateliers, une fonderie, une forme de radoub, un hôpital y constituaient les établissements nécessaires à un arsenal maritime.

Rien ne fut négligé pour que la Méditerranée possédât un port important. Laissant Marseille aux galères, Colbert envoya Vauban à Toulon avec mission d'y créer un grand centre d'armements et de constructions. L'illustre ingénieur mit en œuvre toutes les ressources de son fécond génie. Il creusa la nouvelle darse qui a gardé son nom et qui pouvait contenir cent bâtiments de guerre. Il détourna les cours de deux rivières, l'Eygoutier et le Las, qui engravaient la rade, il traça des fortifications autour de la ville. Mais ce fut seulement sous le ministère de Seignelay, en 1685, que l'arsenal fut achevé.

Cette période de régénération fut marquée par des travaux considérables : creusement de darses, curage des anciens bassins, construction de quais, de magasins généraux et de magasins particuliers pour chaque vaisseau.

Tout en donnant ses soins aux ports et aux arsenaux de construction, Colbert ne perdait pas de vue la nécessité d'avoir sous la main tous les engins propres à l'armement des navires. Son activité créatrice se faisait partout sentir. Il fonda les forges de la Chaussade et de Guérigny, destinées à produire des ancres et des canons, tandis qu'il traitait pour le même motif avec les fonderies de Saint-Gervais. Il s'assura en outre les bois nécessaires en établissant le *martelage*, droit par lequel tout arbre reconnu, par sa grosseur et sa forme, propre à la construction des vaisseaux pouvait être acheté par l'État.

Dans les ports, l'intendant était omnipotent. Tout dépendait de lui, justice, police, finances, magasins, ateliers, construction, garde, entretien, mouvements des vaisseaux. Il avait, en vérité, près de lui un commandant de la marine et, au-dessous, un capitaine de port, mais il ne leur laissait que le soin de veiller à la sûreté de l'arsenal; il était véritablement le chef ou, selon l'expression de Colbert, « l'homme de Sa Majesté ».

L'intendant était assisté en outre d'un commissaire général, personnage de l'ordre administratif qui le suppléait en cas de besoin, d'un commissaire de l'artillerie, d'un contrôleur pour assurer la probité et l'exactitude dans la

comptabilité. Enfin un Conseil de construction fonctionnait dans le port et donnait son avis sur tout ce qui touchait à la construction, aux réparations et radoubs des vaisseaux. L'intendant le présidait, il y avait pour assesseurs les officiers généraux présents à l'arsenal, le capitaine de port et le contrôleur.

Les officiers de vaisseau étaient alors peu disciplinés, peu instruits et n'avaient qu'une médiocre capacité administrative, ce qui explique l'énorme autorité dévolue à l'intendant dans le port. Bien plus, à la mer même, l'intendant était encore le personnage en évidence, le dépositaire de l'autorité supérieure : à lui le soin de noter, au point de vue de la capacité, tout le personnel embarqué et de signaler à qui de droit les sujets méritants. Excessives prérogatives, même quand il s'agissait de les conférer à des intendants de haut mérite. Les militaires se montrèrent, dès le début, jaloux de cet excès de pouvoir accordé à des administrateurs civils, et ainsi commença entre les uns et les autres un antagonisme qui ne devait jamais cesser tant que dura l'ancien régime.

Depuis 1682 jusqu'en 1688, le fonds de la marine fut de 11 à 12 millions de livres (comprenant les dépenses de la marine à voiles et des galères). Depuis 1688 jusqu'en 1697, époque de la guerre de la ligue d'Augsbourg, les dépenses montèrent de 20 à 32 millions, de sorte que pendant ces neuf années elles furent de plus de 25 millions en moyenne. Pendant les années de paix de 1698, 1699 et 1700, les fonds de la marine furent réduits et réglés à 14 millions.

II. — LES MATELOTS

Dès les premières années de son administration, Colbert s'était empressé de faire compléter l'enrôlement des gens de mer, dont Richelieu avait eu la pensée première. Mais dès 1665, lorsqu'il s'agit d'armer une flotte pour aider la Hollande contre l'Angleterre, les gens de mer firent défaut et il fallut recourir à la *presse* pour compléter les équipages des navires de guerre. La presse n'avait pas pour seul inconvénient la brutalité de ses procédés, elle avait aussi le tort grave de paralyser les navires marchands, qui ne pouvaient appareiller, faute de bras. Les expéditions commerciales se trouvaient donc arrêtées par elle. Or désarmer le commerce, c'est tarir les sources où puise le fisc, et cette éventualité se produisait au moment même où le Trésor avait besoin de plus grandes ressources. « Le commerce, écrivait Colbert, est la source de la finance, qui est le nerf de la guerre. » (Lettre du 11 janvier 1666.) La préoccupation de Colbert avait donc été de trouver un moyen qui lui permît de sauvegarder les intérêts

du commerce maritime et de garantir, en même temps, à la marine de guerre un recrutement assuré.

Il y était arrivé, dès 1669, par le système des *classes*. Tous les hommes vivant de la mer, pêcheurs, caboteurs, longs-courriers, industriels maritimes, c'est-à-dire tous les individus résidant dans les villes, bourgs et paroisses des provinces maritimes, étaient tenus de se présenter devant des *commissaires*, placés sous les ordres directs des intendants des ports et chargés de dresser le rôle des *gens de mer*. Les marins étaient, suivant leur nombre, partagés en trois, quatre ou cinq classes, chacune d'elles devant à l'État une année sur trois, quatre ou cinq. Tandis qu'une classe était appelée, les autres étaient libres de naviguer à leur guise : un roulement était établi entre elles de façon à passer alternativement une année au service du roi, avec obligation de faire six mois au moins d'embarquement. Si, pendant les six autres mois, aucun armement n'était prescrit, les marins de la classe appelée pouvaient se retirer dans leurs foyers, où ils jouissaient de la moitié de leur solde, mais avec défense de s'engager sur les navires marchands. L'ordonnance du 4 septembre 1669, affichée et publiée dans les communes, fit connaître aux matelots « les avantages que devait leur procurer le service du roy et les sacrifices que l'État consentait à faire, pour ne plus interrompre comme par le passé le commerce des particuliers ». On leur promettait de les payer exactement de leur solde, et de les « nourrir de bons vivres embarqués sur les vaisseaux ».

La demi-solde, acquise aux gens de mer pendant toute la durée de l'année où leur classe est appelée, constituait par excellence la clef de voûte du système de Colbert. A ses yeux, cette solde était moins une indemnité que le signe, la condition de l'engagement. Là ne s'arrêtaient pas les privilèges accordés aux marins classés : ils étaient dispensés pendant leur service et quatre mois après du logement des gens de guerre, du guet et de la garde, de la corvée, des tutelles, curatelles et charges municipales. Ils ne devaient pas être collecteurs de tailles ou de l'impôt du sel ; ils étaient aussi exempts de toute contrainte en leurs personnes et biens pendant le même temps. Enfin l'État pourvoyait aux besoins des marins invalides et des veuves et enfants de ceux qui périssaient sur les vaisseaux.

La question des secours aux marins infirmes avait été l'objet de la sollicitude particulière de Colbert. Il avait fondé pour eux la *Caisse des invalides de la marine*, en l'alimentant par des retenues de six deniers par livre, prélevées sur les salaires des matelots, sur leurs gages des vaisseaux marchands, sur toutes les dépenses de la marine. Le roi avait fait abandon à cette caisse des droits qui lui revenaient sur les naufrages, les prises, etc. Cette institution méritoire avait été

complétée par la création de la *Caisse des gens de mer*, qui permettait aux marins de faire toucher plus aisément aux leurs, femme, parents ou enfants, les sommes acquises pendant les absences et les navigations lointaines. Précieuse facilité en un temps où il fallait trouver un ami pour porter des écus à quelque distance !

En définitive, d'après le système appliqué par Colbert, l'État passait avec les



SOLDATS ET MATELOTS SOUS LOUIS XIV.

marins un contrat, par lequel il leur concédait à perpétuité, à titre de monopole et de privilège, l'usage de la mer ainsi que la propriété des richesses qu'elle possède dans son sein. Il les exemptait des charges féodales qui pesaient sur eux ; il leur assurait quelques moyens d'existence, en cas d'infirmité ou de vieillesse. En retour de ces avantages, il exigeait qu'ils fussent à sa disposition pendant toute la durée de leur existence.

Tel était le régime des classes. Ce qui saute d'abord aux yeux, c'est la lourde

sujétion qui pesait sur les populations maritimes : on leur imposait le service obligatoire, alors qu'on ne recrutait l'armée que par enrôlement volontaire. La nécessité, ou mieux la raison d'État, le voulait ainsi et il n'y a qu'à s'incliner devant elle. Mais le besoin d'avoir, pour le service de la flotte royale, des gens rompus déjà au métier de la mer était-il une raison suffisante d'enchaîner à tout jamais la liberté de ces individus? En servant une année sur quatre, un marin de soixante ans se trouvait finalement avoir donné dix ans de sa vie au service du roi, tandis qu'on ne demandait au soldat que huit années. Pourquoi cette différence de traitement entre le soldat qui ne consacrait à son pays qu'un temps relativement court, et le marin qui voyait ses obligations envers l'État cruellement illimitées?

Nos idées modernes, familiarisées avec le service obligatoire pour tous, ne sauraient nous empêcher de trouver à tout le moins excessive cette servitude imposée pour la vie entière à une classe de citoyens. Notez qu'il faut joindre à cette injustice du système lui-même de révoltantes vexations inhérentes à l'état social du royaume, au despotisme des petits fonctionnaires locaux, à leur égoïsme, à leur facile corruptibilité.

En vérité, on l'avouera, il est difficile de croire que l'institution des classes ait été la source d'une félicité parfaite pour ceux qui la subissaient. Écoutez ce que dit un contemporain, M. de Launay, en 1672 : « L'ordre des classes est un joug nouveau. Par la confusion que l'on fait des tours de service, le matelot, qui a d'ordinaire grande famille, ne se voit plus en repos chez luy : sa famille tombe en misère, ses enfants meurent, et luy, obligé de servir par force, entre dans le bord avec chagrin; de plus, les capitaines ne les levant plus eux-mêmes, les traitent comme des esclaves. » Un magistrat du XVIII[e] siècle, nommé Valin, qui a commenté l'ordonnance constitutive de 1681, a exprimé une opinion semblable : « A tout cela, il n'y aurait rien à dire si les commissaires aux classes, moins jaloux de leur autorité et exempts de passion, observaient rigoureusement le tour de service et s'ils ne commandaient pas souvent des gens à contretemps, par caprice ou par vengeance, pour donner à ceux qu'ils protègent des préférences injustes, despotisme capable de rebuter les marins. »

La raison d'État, répétons-le, voulait que ce système de recrutement prévalût. Mais Colbert ne s'en montrait pas satisfait. Pendant toute la durée de son administration, il chercha vainement à résoudre, de meilleure façon, le problème qu'il s'était posé; jamais il ne parvint à en concilier les éléments contradictoires. En 1671, il consulta ses intendants sur « l'opportunité qu'il y aurait à anéantir l'enrôlement des matelots et à remettre toutes choses ainsy qu'elles étaient avant

Bataille de Bévéziers.

(10 juillet 1690.)





1670 ». Il sentait alors que toute l'organisation reposait sur une base dont les fondements manquaient, savoir l'ordre dans les finances et dans l'administration. Il désespérait du succès. Sa correspondance témoigne qu'il n'acceptait que par la force des circonstances une institution qui, de son vivant, soulevait chez les marins une aversion générale.

Cette aversion ne fit que s'accentuer davantage sous l'administration de Seignelay, qui retira, de sa propre autorité, beaucoup des avantages édictés par les ordonnances, allant même jusqu'à supprimer la demi-solde, que son père considérait comme la pierre angulaire de l'édifice. L'État manquait ainsi à l'un des engagements formels du contrat passé avec les gens de mer. Quoi d'étonnant que ceux-ci s'en plaignissent amèrement? En même temps, les procédés des administrateurs des classes devinrent plus arbitraires, les mesures plus oppressives.

Quelles étaient les compensations offertes aux matelots pendant leur passage au service du roi? Bien minimes, en vérité. Les marins de la première classe recevaient quinze livres par mois; ceux de la seconde, douze livres; ceux de la troisième, dix livres. Détail navrant : les capitaines chargés de verser cette solde ne craignaient pas de prélever sur elle une commission. Telles étaient, hélas! les mœurs de ce siècle aux dehors si éclatants. Colbert mit bon ordre à cet abus, en chargeant l'*écrivain* de payer la solde des hommes. En même temps, et pour les mêmes raisons, il ôta aux capitaines le soin de nourrir leurs matelots, en confiant ce service à un *munitionnaire* général surveillé par lui et qui, du moins, fournissait exactement et honnêtement aux équipages leur minime subsistance de quatre sous huit deniers par jour.

Le régime intérieur du bord était dur au pauvre marin. Les rigueurs du code et des peines disciplinaires ne s'étaient guère adoucies. Tout blasphémateur devait avoir la langue percée, et si la mort était réservée à un nombre de cas assez restreint, la cale, les coups de corde étaient prodigués sans ménagements. En vain Colbert prêchait-il l'humanité à ses subordonnés : certains d'entre eux ne craignaient pas de faire brûler des mèches soufrées entre les doigts des matelots récalcitrants. La condition des gens de mer a été qualifiée ainsi par Lemontey, dans l'*Établissement monarchique de Louis XIV* : « la pire des servitudes, car la subsistance y était précaire et la chaîne éternelle ».

III. — LES OFFICIERS

A la mort de Mazarin, le haut état-major de la marine se composait du grand maître de la navigation, d'un vice-amiral, de deux lieutenants généraux et de

trois ou quatre chefs d'escadre. En dessous d'eux figuraient des capitaines de vaisseau, des lieutenants et des enseignes. A mesure que le matériel naval s'accrut, il devint nécessaire d'avoir des grades plus nombreux. Et d'abord Colbert rétablit en 1669 l'amiralat, supprimé par Richelieu. Il n'avait certes point oublié les *inconvénients* (c'est le mot dont se servait l'édit de rétablissement) qui avaient résulté jadis de l'excessive autorité des amiraux, aussi avait-il entendu restreindre leurs anciennes attributions. Néanmoins il avait cru utile d'avoir une charge plus « relevée » que celle de grand maître de la navigation. L'amiral ne commandait plus tous les vaisseaux de guerre, il commandait seulement l'armée navale quand le roi le lui ordonnait; il ne nommait plus aux offices militaires; enfin ses revenus et privilèges étaient diminués. Colbert réserva d'ailleurs le titre d'amiral de France comme distinction honorifique des princes du sang. Le premier amiral fut le comte de Vermandois, fils de Louis XIV et de Mlle de la Vallière. Il avait deux ans à l'époque de sa nomination.

La hiérarchie navale fut dès lors la suivante :

L'amiral; les deux vice-amiraux du Levant et du Ponant; les lieutenants généraux; les chefs d'escadre; les capitaines de vaisseau et roulant avec eux les commandants des gardes-marine, les commissaires généraux d'artillerie, les capitaines de port; les capitaines d'artillerie; les capitaines de frégate; les lieutenants de vaisseau; les lieutenants d'artillerie; les capitaines de brûlot; les enseignes de vaisseau; les sous-lieutenants d'artillerie; les lieutenants de frégate; les capitaines de flûte; les aides d'artillerie.

Les quelques gentilshommes instruits dans les ports en vue du service des vaisseaux du roi ne pouvaient suffire aux besoins de la flotte imposante créée par Colbert. Celui-ci eut d'abord l'idée d'introduire dans l'état-major naval des officiers de la haute noblesse, empruntés à l'armée de terre. Mais cette mesure froissa les vieux officiers de marine, et d'ailleurs elle était difficilement applicable. Pendant la guerre de Hollande, en 1672 et 1673, on fut obligé d'embarquer *de force*, sur la flotte royale, des officiers tirés de la marine marchande.

C'est à cette époque que Colbert créa, sous le nom de compagnies des *gardes-marine*, une pépinière d'officiers de vaisseau. Ces compagnies comprenaient deux cents gentilshommes, répartis entre les trois ports de Brest, Rochefort et Toulon. Les jeunes gens y étaient admis de seize à vingt ans, au bon plaisir du roi et sans examens. La seule condition à remplir pour l'admission était d'appartenir à la noblesse. Les jeunes gardes, logés en ville chez des particuliers, étaient l'objet d'une surveillance étroite de la part de l'autorité maritime. Chaque jour ils se réunissaient dans l'arsenal, le matin pour entendre la messe et assister

aux cours d'écriture, de dessin, d'anglais et d'hydrographie, puis de danse et d'escrime; le soir pour apprendre l'exercice du mousquet, du canon et des exercices militaires. Des maîtres de navigation, de manœuvre et de canonnage les initiaient aux éléments des connaissances nautiques, tandis que les sciences exactes leur étaient enseignées par des professeurs hydrographes.

A la fin du règne de Louis XIV une compagnie spéciale, dite des *gardes du pavillon de l'amiral*, ou simplement des *gardes du pavillon*, fut créée pour être attachée spécialement à la personne de l'amiral de France et des vice-amiraux. Elle se composait de quatre-vingts jeunes gens, des plus nobles parmi les gardes ordinaires, et avait le tort de constituer une sélection inutile dans un corps déjà imbu de mille préjugés.


OFFICIER SUPÉRIEUR EN TENUE DE COUR (d'après un document du temps).

Ce n'était point là le seul recrutement des officiers de vaisseau. En 1683, d'Estrées réclamait à Seignelay « des officiers élevés par les degrés, nourris dans le métier et ayant plus d'application que les gentilshommes ». Vers le même temps l'usage s'était établi de recevoir dans la marine royale, sous le nom de *volontaires*, les « jeunes gens de bonne famille » se destinant au commandement des navires du commerce. On leur donnait à bord une instruction militaire et, aux époques de guerre, ces anciens volontaires pouvaient être commissionnés en qualité d'officiers sur les vaisseaux. En 1706, quand le roi se décida, comme on le verra plus loin, à constituer avec sa flotte militaire une formidable marine de corsaires, on dut donner de nouvelles facilités à l'admission des officiers marchands dans le corps de la marine. Les gentilshommes provenant des très aristocratiques compagnies des gardes-marine jetèrent les hauts cris devant cette profanation. Louis XIV, qui avait toujours fait dans ses armées, comme dans son clergé, une part à la roture, n'imaginait pas qu'en l'introduisant dans la marine il choquerait aussi vivement les officiers de vaisseau. Il passa outre à leurs doléances.

Ajoutons que la plus étrange confusion régnait dans les cadres de la flotte. La supériorité hiérarchique d'un grade était balancée par des commissions spéciales délivrées à des inférieurs. Nos esprits, habitués à des règles fixes et absolues, ne peuvent comprendre de pareils errements.

Jusqu'alors les officiers n'avaient été payés ou entretenus, suivant le mot

consacré, que lorsqu'ils faisaient un service actif: il y en avait cependant quelques-uns soldés d'une façon permanente, mais fort peu, puisqu'en 1669 on n'en comptait que quarante-six. A cette date le chiffre en fut porté à deux cents et progressivement jusqu'à mille, qui devint le chiffre réglementaire. En 1669, Colbert fixa à 1800 livres la solde des capitaines, à 1000 celle des lieutenants, à 600 celle des enseignes. Plus tard ces soldes s'accrurent.

Un capitaine de vaisseau touchait 300 livres par mois, un lieutenant 150. A la mer les officiers étaient nourris par le commandant, qui percevait, de ce chef, des frais de table assez élevés. Ils avaient à leur disposition de nombreux domestiques: douze valets étaient attribués aux lieutenants généraux, huit aux chefs d'escadre, six aux capitaines.

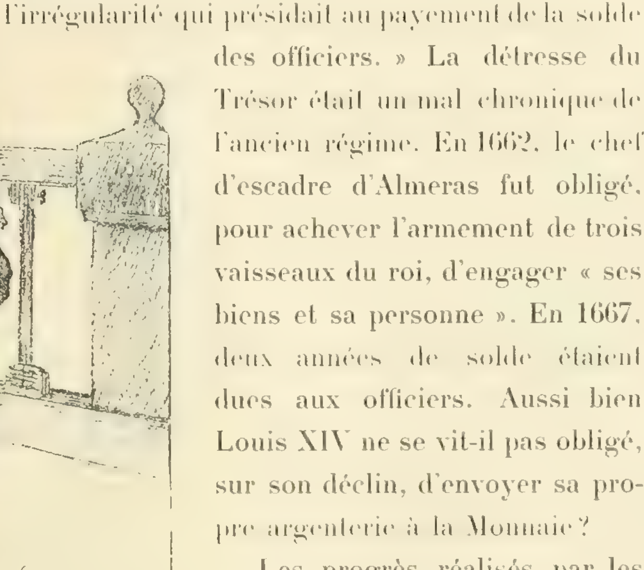
En général les officiers n'étaient jamais renvoyés du service; ils ne se retiraient que sur leur demande, et, dans ce cas, le roi leur accordait une pension égale à la moitié de la solde dont ils jouissaient en dernier lieu. Ils conservaient néanmoins dans leur intégrité les pensions que le roi leur avait concédées sur le Trésor royal pour services exceptionnels. Ces pensions étaient accordées facilement, et presque tous les officiers en avaient au moins une. Elles se cumulaient d'ailleurs avec les pensions affectées aux croix de l'ordre royal de Saint-Louis.

L'adoption d'un uniforme pour les officiers de marine avait soulevé quelques difficultés. Pour plus d'un, l'uniforme était une livrée, qu'un gentilhomme ne pouvait porter sans déchoir. Peu à peu, cependant, l'usage s'en était généralisé. Les dessins ci-contre représentent la tenue des officiers du temps de Louis XIV. L'habit était de drap bleu, avec retroussis rouges, la culotte était également rouge.

Aucun officier ne pouvait se marier sans la permission du roi, sous peine d'être cassé. Les curés qui avaient présidé aux unions illicites étaient punis comme complices et « fauteurs du crime de rapt ».

Et maintenant, que valaient les officiers? Au point de vue du savoir professionnel ils avaient beaucoup gagné. Les règlements prescrivaient au capitaine « de surveiller l'armement ou les réparations de son bâtiment, de pointer sa carte, prendre hauteur, estimer son sillage ». Ils lui enjoignaient aussi de commander en personne. La plupart d'entre eux se prêtaient de bonne grâce à l'exécution de ces ordres, ils en sentaient la nécessité et le bien-fondé, et quelques-uns étaient devenus très capables. En 1697 avait paru l'ouvrage sur la tactique, du Père Hoste, de la Compagnie de Jésus, qui, pendant douze ans, avait suivi sur mer d'Estrées, Mortemart et Tourville. Les officiers y avaient

puisé de sérieux enseignements, dont ils avaient su profiter. Leur défaut capital était leur penchant à l'insubordination. « Les déplorables traditions prises sous le ministère de Mazarin se perpétuaient avec une invincible ténacité, dit M. Chabaud-Arnault. Quand un navire était au mouillage, tous les officiers couchaient à terre. Les capitaines chargés de solder et de nourrir leurs équipages fraudaient à la fois et leurs matelots et l'État. Beaucoup, en outre, utilisaient les navires de guerre qui leur étaient confiés pour faire du commerce à leur profit. Que l'on juge des conséquences de pareils abus ! Du reste, il faut bien le dire, ces abus trouvaient en partie, non leur excuse, mais leur explication dans l'irrégularité qui présidait au payement de la solde des officiers. » La détresse du Trésor était un mal chronique de l'ancien régime. En 1662, le chef d'escadre d'Almeras fut obligé, pour achever l'armement de trois vaisseaux du roi, d'engager « ses biens et sa personne ». En 1667, deux années de solde étaient dues aux officiers. Aussi bien Louis XIV ne se vit-il pas obligé, sur son déclin, d'envoyer sa propre argenterie à la Monnaie ?

OFFICIER EN TENUE DE SERVICE

Les progrès réalisés par les officiers dans leur instruction technique avaient eu pour conséquence de mettre à une place secondaire les maîtres, qui jadis étaient les hommes indispensables du bord. On ne leur donna plus que le nom d'*officiers-mariniers*, et ils devinrent peu à peu ce qu'ils sont restés depuis, des agents d'exécution.

IV. — LES TROUPES DE LA MARINE

A côté des marins de profession vivaient à bord des soldats, qui formaient environ le tiers de l'équipage. Les deux premiers régiments qui, on s'en souvient,

avaient été créés sous Louis XIII furent remplacés, en 1669, par deux nouveaux régiments, qui reçurent les noms de « Royal-Marine » et « Amiral » ou « Vermandois ». Les officiers devaient en être pris dans les cadres de la flotte et remplir à bord les mêmes fonctions que leurs anciens collègues. Mais ces deux régiments durent bientôt être cédés au département de la guerre par la volonté expresse et jalouse de Louvois. Seignelay établit donc, en 1690, pour le service de la mousqueterie à bord des navires, un corps d'infanterie composé de quatre-vingts compagnies franches. Chacune de ces compagnies contenait cent hommes, que levait et que commandait un lieutenant de vaisseau. Les soldats qui en faisaient partie étaient exercés tant à l'usage du mousquet qu'au jet de la grenade, et prenaient part sur le pont à la manœuvre des voiles.

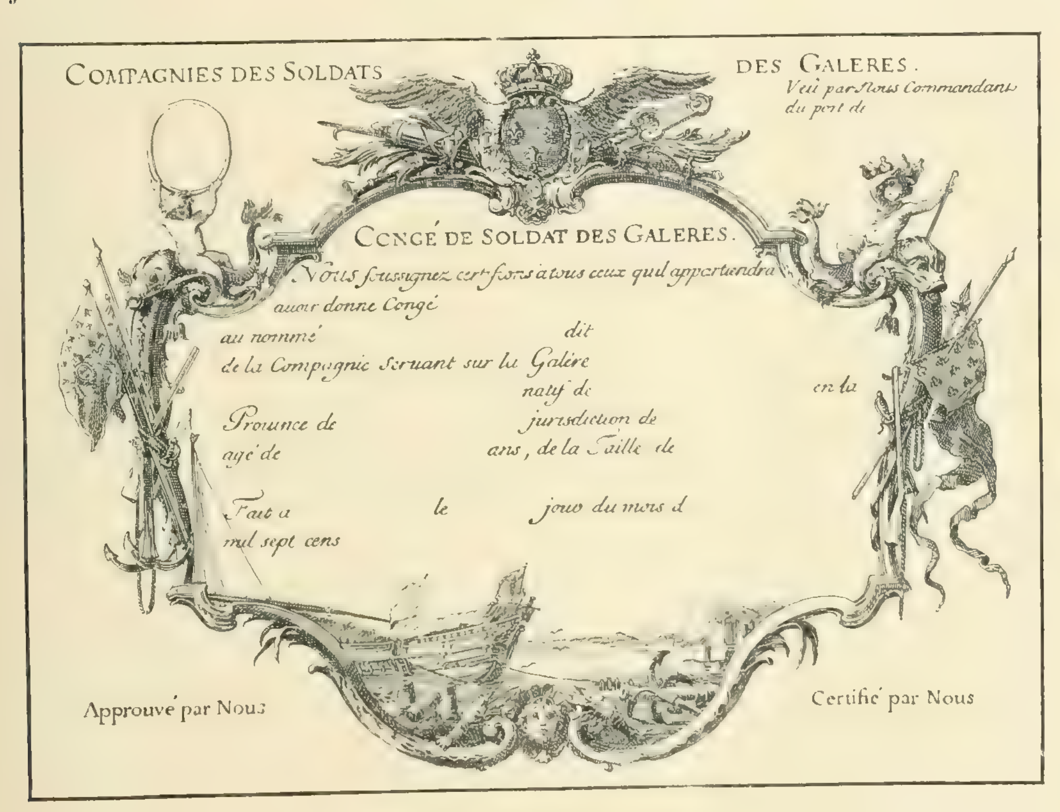

BOMBARDIERS DES COMPAGNIES CRÉÉES EN 1689.

En outre, le service de l'artillerie devenant chaque jour plus délicat, et l'emploi des mortiers exigeant des hommes rompus à leur usage, l'institution s'imposait d'un corps spécial d'artilleurs : d'où la création, vers la même époque (1689), de deux compagnies de *bombardiers*, fortes de cinquante hommes, et de trois compagnies d'*apprentis-canonniers*, ayant chacune cent hommes. Les apprentis-canonniers (ou, comme on disait alors, les *apprentifs*-canonniers) étaient des marins provenant des classes, qui suivaient, dans les trois grands ports, des écoles d'artillerie, où on leur apprenait à charger, pointer, tirer le canon, manier les pièces; en un mot, où on leur donnait la pratique du canonnage. Leurs bas-officiers étaient des canonniers-bourgeois, dénommés *caps* et *sous-caps*, ayant au-dessus d'eux des maîtres canonniers. Les bombardiers, destinés, comme leur nom l'indique, à la manœuvre des bombes, étaient liés au service par un engagement volontaire qui leur rapportait 20 ou 25 livres par mois. Ces diverses compagnies étaient placées sous les ordres d'officiers d'artillerie, faisant partie du corps même de la marine. L'instruction du personnel dépendait de ces derniers, de même que la garde, l'entretien et la confection du matériel. Le service de l'artillerie était dirigé dans chaque port par des commissaires généraux de l'artil-

lerie, faisant également partie du corps des officiers de vaisseau. Ces commissaires étendaient leur action sur les fabriques d'armes et de munitions ; ils faisaient l'épreuve des canons, mortiers, bombes, grenades, etc. En résumé, l'organisation tendait à mettre tout ce qui regardait l'artillerie navale entre les mains des officiers de marine, et à faire servir les pièces des vaisseaux par des canonniers ayant le pied marin et le coup d'œil fait au tir à la mer.

V. — Le personnel des galères

Les officiers des galères avaient une réputation d'indiscipline qui semble assez justifiée. Richelieu, on l'a vu, fermait les yeux sur ce défaut. Colbert lui-même


COMPAGNIES DES SOLDATS DES GALERES.

Veu par Nous Commandans du port de

CONGÉ DE SOLDAT DES GALERES.

Nous soussignez certifions à tous ceux qu'il appartiendra avoir donné Congé
au nommé dit
de la Compagnie Servant sur la Galere
natif de en la
Province de jurisdiction de
agé de ans, de la Taille de

Fait a le jour du mois d
mil sept cens

Approuvé par Nous

Certifié par Nous

CONGÉ DE SOLDAT DES GALÈRES

témoigna souvent à l'égard de ce corps une indulgence qui ne lui était pas coutumière. Cela vient peut-être de ce que le comte de Vivonne, le général des galères, esprit sceptique et conciliant, aimant la tranquillité, se soumettait le plus aisément du monde aux réformes préconisées par le grand ministre.

Aux capitaines des galères, comme à ceux des vaisseaux, Colbert enleva le

privilège de recevoir directement les fonds nécessaires à l'entretien de leurs navires, à la solde et à la nourriture des équipages. S'il continua d'attribuer à ces capitaines et à leurs officiers des appointements plus élevés que ceux de leurs collègues des vaisseaux, il donna pourtant la préséance, à grade égal, aux officiers de la marine à voiles. Il s'attaqua en outre à des abus criants, celui, par exemple, que commettaient les capitaines en dirigeant des forçats sur leurs terres. Il empêcha les officiers de déserter tous le bord, une fois la galère mouillée en rade, et fit en 1677, d'après les avis du duc de Vivonne, un règlement complet sur le service des bâtiments à rames. Les matelots ou mariniers, qui jusqu'alors avaient été levés par les soins des capitaines, furent pris dorénavant parmi les gens de mer de la classe de service. Quant aux soldats des galères, leur régiment, créé par Richelieu, disparut sous Mazarin. Colbert voulut le réorganiser, ainsi qu'on le voit dans sa correspondance, mais, craignant sans doute l'hostilité de Louvois, il renonça à son projet, et, comme autrefois, les soldats de ces bâtiments furent levés par les officiers eux-mêmes.

La plus grande préoccupation du ministre en ce qui concernait les galères était le recrutement des rameurs. Le manque d'argent, dont le royaume souffrait, rendait de plus en plus difficile l'entretien des bonnevoglies; en outre ces volontaires étaient exigeants, on ne pouvait pas obtenir d'eux la même soumission passive que des rameurs enchaînés : aussi, pour les remplacer, eut-on recours aux Levantins ramassés de gré ou de force, surtout de force, par nos consuls. D'un autre côté, l'achat des esclaves était dispendieux, et Colbert, imitant Richelieu, pria les présidents des parlements de faire condamner aux galères « le plus grand nombre possible de coupables et de convertir même la peine de mort en celle des galères ». Cette recommandation ne suffisant pas encore à assurer aux galères les rameurs nécessaires, Colbert, toujours fidèle à l'exemple du cardinal, alla plus loin encore et prescrivit de mettre à la chaîne les mendiants, vagabonds et gens sans aveu. L'histoire rapporte que souvent on oublia volontairement, sur les bancs des galères, de pauvres diables ayant fini leur peine.

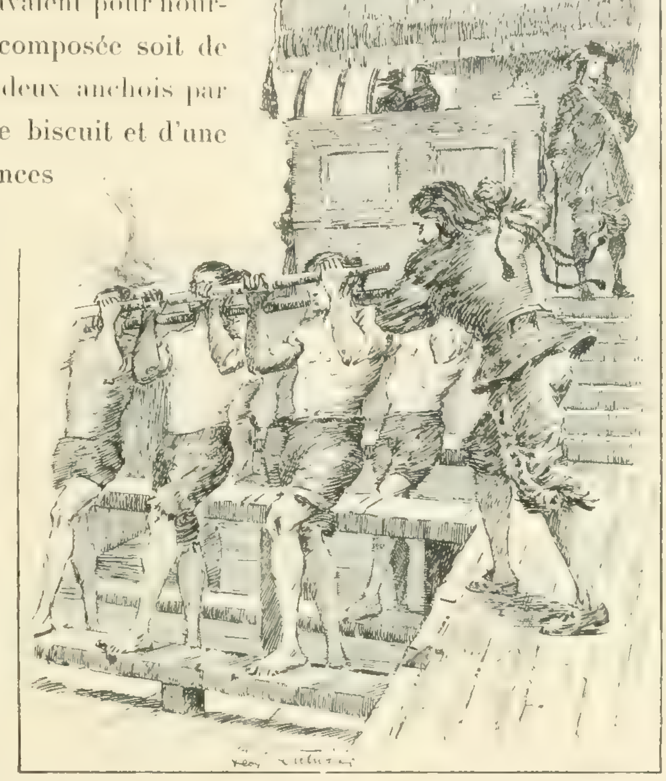
Grâce aux efforts de Colbert, la chiourme atteignit en 1677 un total de 4760 hommes, chiffre insuffisant d'ailleurs, car nos galères, au nombre de trente environ, employaient chacune près de 300 rameurs.

Ne croyez pas que les changements survenus dans les mœurs avec le temps aient modifié la condition des malheureux attelés aux avirons des galères. On continua toujours à mettre en pratique le précepte de Pantero-Pantera, de « soumettre le galérien à un exercice constant, qui consume les humeurs

Le Royal-Louis.



superflues et maintienne le corps sain et sec ». Colbert lui-même, qui se montra, dans plus d'une circonstance, plein de sollicitude pour les humbles et les déshérités de ce monde, eut à l'égard des galériens un mot cruel quand il reprocha à l'intendant de Toulon de trop bien les nourrir, « ce qui leur donnait un embonpoint nuisible à leur agilité ». Or ces rameurs, qui poussaient ou tiraient l'aviron pendant des heures entières, qui restaient, dans une nudité complète, exposés aux intempéries de l'air, avaient pour nourriture une médiocre ration composée soit de deux livres de biscuit et de deux anchois par tête, soit de trente onces de biscuit et d'une soupe dans laquelle trois onces de fève avaient pour assaisonnement un quart d'once d'huile d'olive. Encore cette soupe ne se distribuait-elle que de deux jours l'un.



LE COMITE EST ARMÉ D'UN FOUET QU'IL EXERCE SUR LES ÉPAULES NUES DES ESCLAVES.

Dans les ports, les forçats pouvaient travailler à fabriquer des bas, des camisoles, des dés, des broches, et la vente de ces objets leur constituait un petit pécule, avec lequel ils étaient admis à se procurer aux *tavernes* du bord quelques vivres supplémentaires. Mais les taverniers étaient eux-mêmes des forçats, qui spéculaient en vendant leur marchandise hors de prix. Les argousins n'étaient pas non plus fort désintéressés; ils ne se faisaient pas faute de battre les galériens, de les charger de la double chaîne pour leur extorquer de l'argent; si bien que les malheureux jouissaient mal du pécule si péniblement amassé.

Les soins de propreté étaient rares : quand on mettait la galère sur le côté, pour en frotter la carène avec des balais, on en profitait pour ordonner aux forçats de « se laver les jambes, les bras et de se décrasser tout le corps ». Aussi, dit Barras de la Penne, « les mauvaises odeurs sont si fortes sur une galère qu'on

ne peut s'en garantir, malgré le tabac dont on est obligé de se bourrer le nez du matin jusqu'au soir. Les mouches exercent leur empire le jour, les punaises la nuit, les puces et les poux la nuit et le jour. »

Les galériens avaient un trousseau composé de deux chemises, deux pantalons de toile avec un bonnet de drap rouge et une camisole de même étoffe qui leur descendait jusqu'aux genoux. En hiver, ils portaient un pantalon et un caban de laine brune. Les bonnevoglies seuls recevaient des bas et des souliers, mais ils ne les portaient qu'à terre ; à bord ils restaient, comme les autres galériens, les jambes nues.

Dans son captivant livre intitulé *les Derniers Jours de la Marine à rames*, l'amiral Jurien de la Gravière cite à ce sujet un témoignage intéressant, celui de Jean Marteille de Bergerac, condamné aux galères en sa qualité de protestant, en 1701. « Tous les forçats, dit-il, sont enchaînés six par banc. Le comite, qui est le maître de la chiourme, se tient debout à l'arrière près du capitaine pour recevoir ses ordres. Deux sous-comites sont : l'un au milieu, l'autre près de la proue. Chacun d'eux est armé d'un fouet qu'il exerce sur le corps tout à fait nu des esclaves. Lorsque le capitaine ordonne que l'on nage, le comite donne le signal, avec un sifflet d'argent qu'il porte à son cou. Ce signal est répété par les sous-comites, et aussitôt les esclaves battent l'eau tous ensemble : on dirait que les cinquante rames n'en font qu'une : imaginez six hommes enchaînés à un banc, nus comme s'ils venaient de naître, un pied sur la pédague, l'autre levé et placé sur le banc qui est devant eux, tenant dans les mains une rame d'un poids énorme, allongeant leur corps sur l'arrière de la galère, et les bras étendus pour pousser la rame au-dessus du dos de ceux qui sont devant eux et qui prennent la même attitude : les rames ainsi avancées, ils lèvent le bout qu'ils tiennent en main pour plonger le bout opposé dans la mer. Cela fait, ils se jettent eux-mêmes en arrière et retombent sur le siège, qui ploie en les recevant. Quelquefois le galérien rame ainsi dix, douze et même vingt heures de suite, sans la moindre relâche. Le comite, en cette occasion, met dans la bouche des pauvres rameurs un morceau de pain trempé dans du vin, pour prévenir la défaillance. Alors le capitaine crie au comite de redoubler ses coups. Si un des esclaves tombe pâmé sur son aviron (ce qui arrive fréquemment), il est fouetté jusqu'à ce qu'il soit tenu pour mort, puis on le jette à la mer sans cérémonie. »

Contraste singulier : sur ces bâtiments où le bétail humain comptait pour si peu, en « ces sortes d'enfer », comme les appelait Mme de Sévigné, on ne manquait pas de placer un aumônier, un gardien des âmes, ayant mission d'ex-

horter la « chiourme à supporter patiemment les travaux de cette vie, pour l'amour de Dieu et pour l'expiation de ses péchés! »

Bien maigre le traitement de l'aumônier : 18 livres par mois. Le capitaine recevait 250 livres et percevait en outre 500 livres pour sa nourriture. Le lieutenant avait 83 livres de solde, et le sous-lieutenant 41 livres.

Les 431 hommes d'équipage d'une galère revenaient par mois à 2466 livres de solde et à 2788 livres de nourriture. Sur les galéasses, dont les dimensions étaient plus grandes que celles des galères, l'équipage était plus nombreux. Il atteignait 1001 hommes, dont 452 rameurs, 350 soldats, 60 mariniers, 12 timoniers, 40 compagnons-gardiens, 36 canonniers, 12 proyers, 4 officiers, 2 pilotes, 2 sous-pilotes, 2 écrivains, 2 argousins, 2 charpentiers, 2 calfats, 2 tonneliers, 2 boulangers, 10 valets du capitaine, 1 aumônier, 1 sous-lieutenant, 1 lieutenant, 1 capitaine.

On peut s'étonner de voir un état-major aussi réduit sur des navires ayant tant de monde à bord. La raison en est sans doute que la place faisait défaut pour abriter convenablement un plus grand nombre de lieutenants. D'après les descriptions de galères qui nous sont parvenues, on voit en effet que le commandant seul avait une cabine assez large pour recevoir une couchette. Les lieutenants étaient fort mal logés et l'on n'en embarquait que le nombre strictement indispensable.

VI. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES

Les grands progrès réalisés en architecture navale dans la première partie du XVIIe siècle ne parurent pas suffisants à Colbert lorsqu'il prit en mains l'administration de la marine. Dès l'année 1669 il envoya en Hollande le charpentier Hubac, pour qu'il y étudiât les méthodes de construction et qu'il y embauchât des ouvriers, dont vingt s'établirent plus tard à Brest avec leurs familles; l'année suivante il le fit passer en Angleterre « pour connoistre aussi la manière de bâtir en ce païs et si le gabaris y était différent de celui de la Hollande ». Grâce à ces enseignements puisés à bonne source, grâce à l'impulsion du grand ministre de Louis XIV, le développement de la flotte de combat devint absolument merveilleux. En 1666 on eut 70 bâtiments de guerre; en 1671 on était déjà à 196 navires; en 1683, à la mort de Colbert, on en comptait 276; en 1696, quatre ans après la Hougue, on en avait encore près de 300.

Mais ce n'était pas seulement par l'augmentation du nombre que les progrès s'étaient manifestés. C'était aussi par l'accroissement des dimensions. Les plus beaux vaisseaux de l'époque précédente, la *Couronne* par exemple, n'excédaient

pas 500 tonneaux. En quelques années, à l'imitation de ce qui se passait chez les étrangers, on était arrivé à des tonnages de 1000, de 1500 et même de 2000 tonneaux. Le *Soleil-Royal*, de 108 canons, celui-là même que montait Tourville dans sa glorieuse défaite de 1692, avait 53 mètres de longueur à la flottaison, 14m,30 de largeur et jaugeait plus de 2000 tonneaux, ce qui lui donnait un déplacement de 4000 tonneaux environ. Le *Royal-Louis*, de 110 canons, construit

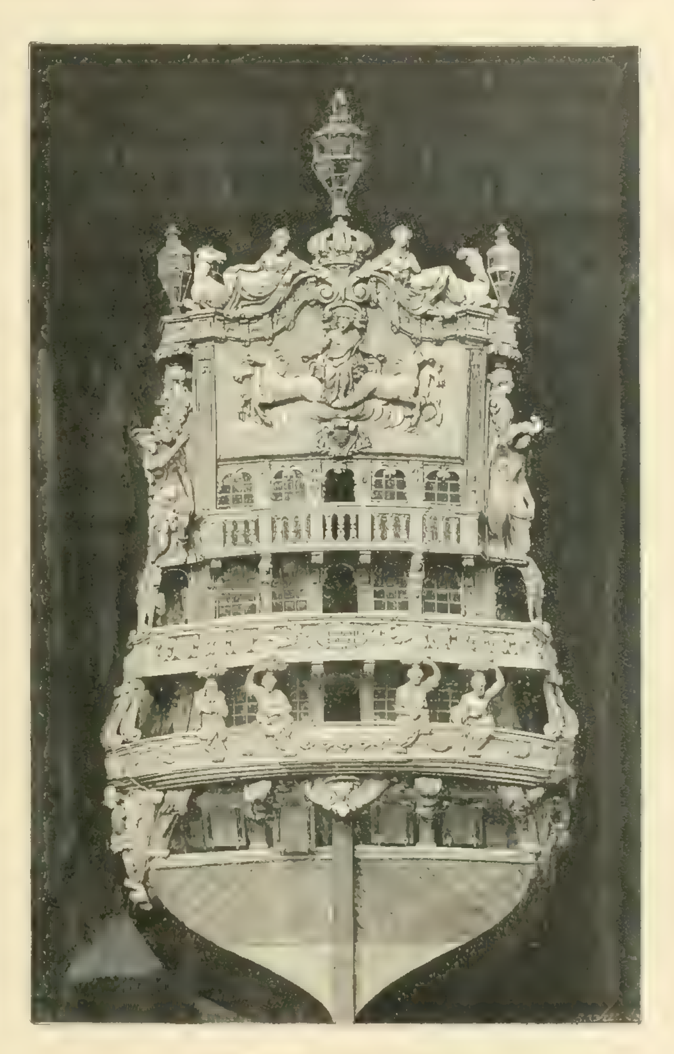


LE MODÈLE DU « ROYAL-LOUIS », CONSERVÉ AU MUSÉE DU LOUVRE.

en 1692 à Toulon, était un peu plus grand encore. Il avait 56 mètres de longueur, 15m,60 de largeur ; son tirant d'eau était de 6m,50 à l'arrière.

Le dessin que l'on donne ici du *Royal-Louis*, et qui a été fait sur le modèle conservé au Musée de marine du Louvre, permet, en le comparant à celui de la *Couronne*, de se rendre compte aisément des changements accomplis. Les ouvertures des sabords sont plus régulièrement percées, la mâture mieux proportionnée, la voilure plus vaste et plus maniable. Les formes de la carène sont plus élégantes et plus fines; la poupe, jadis toute plate, est devenue courbe pour mieux laisser glisser les filets d'eau et améliorer ainsi la marche du navire.

Le cartouche de menuiserie ou « miroër », portant le nom du navire, était toujours entouré d'attributs richement ornés. Mais depuis que les anges et autres puissances célestes ne servaient plus au baptême des vaisseaux, ce miroër avait perdu son appellation touchante de « Dieu Conduit » : avec les noms profanes de *Couronne*, de *Soleil-Royal*, l'idée tutélaire et religieuse avait disparu et cet ornement des arrières n'était plus qu'un fronton, écusson ou tableau.



ARRIÈRE DU « SOLEIL-ROYAL »

Le château d'arrière était toujours conservé, mais avec une bien moindre hauteur que par le passé. On avait compris que ces massifs énormes, en fatiguant le navire à son extrémité, tendaient à casser la quille, nuisant aussi à la marche et à la facilité d'évolution. On continuait néanmoins à enrichir d'un luxe infini cette partie du navire : l'or, les moulures, les figures en ronde bosse, les bas-reliefs y étaient répandus à profusion. Sur le *Soleil-Royal* on voyait Louis XIV en Apollon conduisant le char lumineux ; sur le *Royal-Louis*, le grand roi était représenté en empereur romain, la tête nue, l'épée à la main, ayant sous ses pieds des vaincus. Trois magnifiques lanternes dorées couronnaient les angles et le milieu de la poupe ; enfin des balcons ouvragés, des peintures brillantes, des écussons bleus avec des L entrelacées, achevaient de décorer ces arrières qui donnaient aux vaisseaux de ce temps un aspect digne de la grandeur du souverain.

La marine entretenait dans les ports des « maîtres sculpteurs » ou « maîtres décorateurs » qui étaient chargés de la direction des décorations navales. A des

sculpteurs comme le célèbre Puget, rappelé d'Italie par Colbert, se joignaient des peintres distingués tels que de la Rose. Toulon avait les artistes les plus éminents et ses navires étaient les plus riches et les plus magnifiques. Pourtant ils ne répondaient pas toujours au faste décoratif rêvé par Colbert. C'est ce qui arriva pour le *Royal-Louis*. Un projet se montant à 14000 livres de main-d'œuvre fut jugé insuffisant et Colbert chargea Le Brun de dessiner les motifs de sculpture que Girardon, aidé de sept sculpteurs, eut mission d'exécuter.

Le château d'avant n'existait plus. On l'avait supprimé d'abord sur les trois-ponts, déjà fort élevés au-dessus de l'eau; plus tard on le fit disparaître des petits navires pour le remplacer par un *gaillard d'avant*, simple abri très bas, destiné à mettre les hommes de quart à l'abri du vent froid, de la pluie et des coups de mer. La guibre tendait aussi à être diminuée de longueur et à se relever par une courbe. On la disposait « pour servir à l'équipage, qui allait s'y décharger, s'y nettoyer et y prendre l'air sans embarrasser; on y faisait aussi plus commodément toute la manœuvre du beaupré, et surtout elles étaient un bel ornement » (Aubin, *Dictionnaire de marine*). Cette dernière considération décida bon nombre de charpentiers à reporter sur la guibre, qu'on nommait aussi l'*éperon*, tout le luxe que leurs prédécesseurs avaient prodigué aux châteaux d'avant, écrasés d'ornements, d'écussons, figures, emblèmes, fleurs, guirlandes, animaux fantastiques.

Le lion était une des figures les plus ordinairement employées comme ornement de la guibre des vaisseaux. Pendant tout le XVIIe siècle cet animal, symbole de force et de puissance, eut presque exclusivement le privilège d'être placé à cheval à l'extrémité de cette pièce de bois. Parfois il était menaçant, s'élançant du vaisseau les griffes en avant et la bouche ouverte comme s'il allait saisir une proie : parfois il était calme, majestueux, exprimant la force dans la sérénité d'une attente impassible. La sirène tenant une couronne à la main, ou une figure humaine, remplacèrent, à la fin du siècle de Louis XIV, le lion, qu'on laissa aux Hollandais.

Les modèles du Musée de marine nous apprennent comment étaient peints les vaisseaux de Louis XIV : la muraille de la dunette, de la batterie des gaillards et de la batterie haute, était de couleur gros bleu ; les deux batteries inférieures étaient de couleur chamois et séparées par des bandes noires; en dessous de la première batterie, le navire était noir jusqu'à la flottaison. Sur les modèles, la partie de la coque submergée est peinte en gris pour rappeler la teinte que donnait le *mailletage*, destiné à préserver le bois de l'atteinte des vers qui le rongent sous l'eau. Tant que les navires avaient eu de petites dimensions on s'était

borné, en vue de cette préservation, à *caréner*, c'est-à-dire à recouvrir la coque d'un enduit épais où le goudron dominait. L'opération du carénage devait être renouvelée souvent, et comme elle était longue et difficile sur les grands navires, on avait imaginé pour eux le mailletage, qui consistait à couvrir la coque d'une infinité de clous à large tête plate placés aussi près que possible les uns des autres.

L'intérieur des vaisseaux était presque entièrement peint en rouge, depuis la muraille jusqu'aux accessoires et aux affûts des canons. La tradition rapporte que cette couleur était préférée parce que, dans le combat, le sang répandu devenait moins apparent et causait moins d'impression sur les hommes.

D'après les plans de cette époque, le faux-pont, cet étage intermédiaire entre les batteries et la cale, n'existait pas. De ce manque d'espace résultait probablement l'usage d'amateloter l'équipage, c'est-à-dire de faire coucher successivement deux hommes dans le même hamac, suivant que le quart appelait l'un ou l'autre sur le pont, usage ancien, puisque le Père Fournier en parle, usage malpropre et malsain qui n'a d'ailleurs été abandonné que vers 1815.

La tenue des navires laissait à désirer. Colbert écrivit en 1678 à Château-Renault : « Sa Majesté sait que la principale cause des maladies qui ont été sur vos vaisseaux vient de la saleté et du peu de soin des capitaines ». Cette fréquence des épidémies ajoutait, comme bien on pense, à l'aversion des gens de mer pour le service du roi. L'ordonnance de 1689 édicta des mesures prévoyantes pour l'hygiène. Mais en ces matières ce sont les mœurs, ce sont les usages qu'il faut réformer pour arriver à un progrès. Bien des années seront nécessaires encore pour que nos bâtiments arrivent à acquérir une belle tenue.

Les vaisseaux avaient été, d'après leur taille, répartis en cinq rangs. Le tableau suivant fournit sur chaque rang des données complètes.

RANG.	NOMBRE DE CANONS.	NOMBRE DE BATTERIES.	LONGUEUR DE L'ÉTRAVE À L'ÉTAMBOT.	LARGEUR	TIRANT D'EAU À L'ARRIÈRE	PORT EN TONNEAUX À DOUBLER POUR AVOIR LE DÉPLACEMENT.	NOMBRE D'HOMMES DE L'ÉQUIPAGE.
1	110	3	52^m,92	14^m 82	6^m 50	2000 à 2400	1000
2	74	3	48^m,39	13^m,21	5^m,96	1800 à 1500	680 à 500
3	56	2	43^m,11	11^m,49	5^m,25	1000 à 800	400 à 300
4	46	2	38^m,49	9^m,87	4^m,68	400	260
5	36	2	36^m,38	8^m,77	4^m,10	350 à 300	200 à 160

En dessous des vaisseaux, au nombre de cent environ, étaient classées des *frégates*, des *corvettes*, des *flûtes* ou *gabares*, et des *galiotes à bombes*.

Sous le nom de *frégates* on entendait des navires destinés à avoir de la vitesse plutôt que de la force. Les premières frégates de guerre furent construites en 1666. Déjà, dans la marine à rames, on se servait de petites galères qui s'appelaient ainsi et qui n'étaient que des bâtiments légers devant fournir une marche rapide, soit pour éclairer une flotte, soit pour porter des ordres ou des avis. C'est par analogie d'usage que les navires à voiles placés, pour la force, immédiatement après les vaisseaux, reçurent la dénomination de *frégates*. Ces frégates furent, par conséquent, débarrassées des châteaux de poupe et de proue, qui alourdissaient les œuvres mortes ; elles n'eurent qu'une seule rangée de canons, que recouvraient partiellement, aux deux extrémités, les deux demi-ponts nommés *gaillard d'avant* et *gaillard d'arrière* ; enfin et surtout elles eurent des

CARENAGE D'UN VAISSEAU.

formes finement dessinées, pour atteindre la plus grande vitesse possible. Elles portaient environ 300 tonneaux et avaient un équipage de 150 hommes.

Quant aux corvettes, qui ne figuraient dans les combats que transformées en brûlots, elles avaient 200 tonneaux de port et une soixantaine d'hommes pour équipage. C'étaient d'ailleurs de bien petits navires ; voici comment un auteur les définissait en 1678 : « Courvette est une espèce de barque longue qui n'a qu'un mast et un petit trinquet et qui va à voiles et à rames. Les courvettes sont fréquentes à Calais et Dunkerque, et, d'ordinaire, il y en a à la suite des armées navales pour aller à la découverte et pour porter des nouvelles. » Elles étaient peu nombreuses. La marine royale n'en comptait que vingt en 1698 ; la plus forte portait dix pièces d'artillerie du calibre de 4.

Les galiotes à bombes étaient d'invention récente. Un jeune marin d'un esprit fort ingénieux, Renaud d'Éliçagaray, avait, quelque temps avant le bombardement d'Alger de 1682, proposé la construction de navires capables de porter et d'utiliser des mortiers. D'après ses indications et les plans qu'il fournit on mit en chantier cinq galiotes à bombes : c'étaient des bâtiments d'une longueur de 23 mètres, d'une largeur de 8, très solides d'échantillon, ayant deux massifs formés de fascines recouvertes de terre bien battue, au-dessus desquels reposaient les plates-formes destinées à recevoir les deux mortiers qui composaient l'armement.

LANTERNE AVEC PAVILLON ROYAL

Les constructions étaient vraiment rapides et l'on ne saurait trop en rendre hommage aux constructeurs d'alors, car il ne faut point oublier que, pour réunir dans les ports tous les matériaux indispensables, les routes étaient rares à l'intérieur du royaume, les moyens de communication manquaient. Quelle activité n'était-il pas nécessaire de déployer dans ces arsenaux naissants ! Pour

n'en citer qu'un exemple, le *Royal-Louis*, qui fut lancé à Toulon le 22 septembre 1692, avait été commencé le 9 avril de la même année. Il avait coûté, sans la mâture ni l'artillerie, la somme de 282 180 livres 8 sous. D'après les estimations de l'amiral Pâris, voici comment se répartissait alors la dépense d'un vaisseau de premier rang de 110 canons et de 2400 tonneaux. Matières premières : bois 120 000 livres; fer 40 000; main-d'œuvre 70 000; sculpteurs 10 000; mâture 10 000; câbles, ancres, embarcations, accessoires 102 500. Soit un total de 352 500 livres.

Si des vaisseaux de haut bord nous passons à la marine à rames, nous voyons que, là encore, Colbert imprima la marque de son génie créateur. Quand Mazarin mourut, la France possédait à peine une douzaine de galères en état de naviguer. Elles pourrissaient à Toulon, près des navires à voiles. Colbert les attacha de nouveau à Marseille, où il fit remettre en bonnes conditions les ateliers, les magasins, les chantiers dont elles avaient besoin : en 1670 on comptait vingt galères; en 1677 on pouvait en armer plus de trente.

Les galéasses étaient toujours les plus grands des bâtiments de bas bord. La galéasse la *Royale*, qui date de 1690, avait 50 mètres de longueur, 11 mètres de largeur, avec un tirant d'eau de 4m,38. Son grand mât mesurait 20 mètres de haut, et l'antenne qui portait sa grande voile triangulaire n'avait pas moins de 41 mètres de long. Les avirons avaient 15m,27 de longueur et pesaient 200 kilogrammes. Il fallait neuf hommes pour les actionner, ce qui, comme on l'a vu précédemment, nécessitait une chiourme de 452 rameurs.

Sans arriver aux dimensions des galéasses, les galères étaient devenues plus grandes. Leur partie antérieure était relevée par une sorte de pont transversal construit au-dessus du canon de coursie et de ses acolytes. Sur ce pont, nommé *rambade* ou *rambate*, les soldats pouvaient combattre sans être gênés par le recul du coursier qui tonnait sous leurs pieds.

Le Musée du Louvre nous offre le modèle de la *Dauphine*, qui date de 1690. Elle avait 46m,77 de l'étrave à l'étambot; 5m,85 de large. Les rames, longues de 12 mètres, étaient mues chacune par 5 forçats. Les bancs étaient au nombre de 32, et par conséquent la chiourme se composait de 320 hommes. La vitesse atteignait 9m,50 environ par coup d'aviron, ce qui donnait à peu près neuf kilomètres à l'heure (vitesse de cinq nœuds).

D'après l'ouvrage et les dessins du chevalier Barras de la Penne (qui date de 1698), on voit que les galères de la fin du XVIIe siècle avaient pour gréement deux bas mâts tenus par des haubans et supportant chacun une voile triangu-

laire enverguée sur une longue antenne. La hune de ces mâts conservait toujours sa forme de gabie ou de hotte.

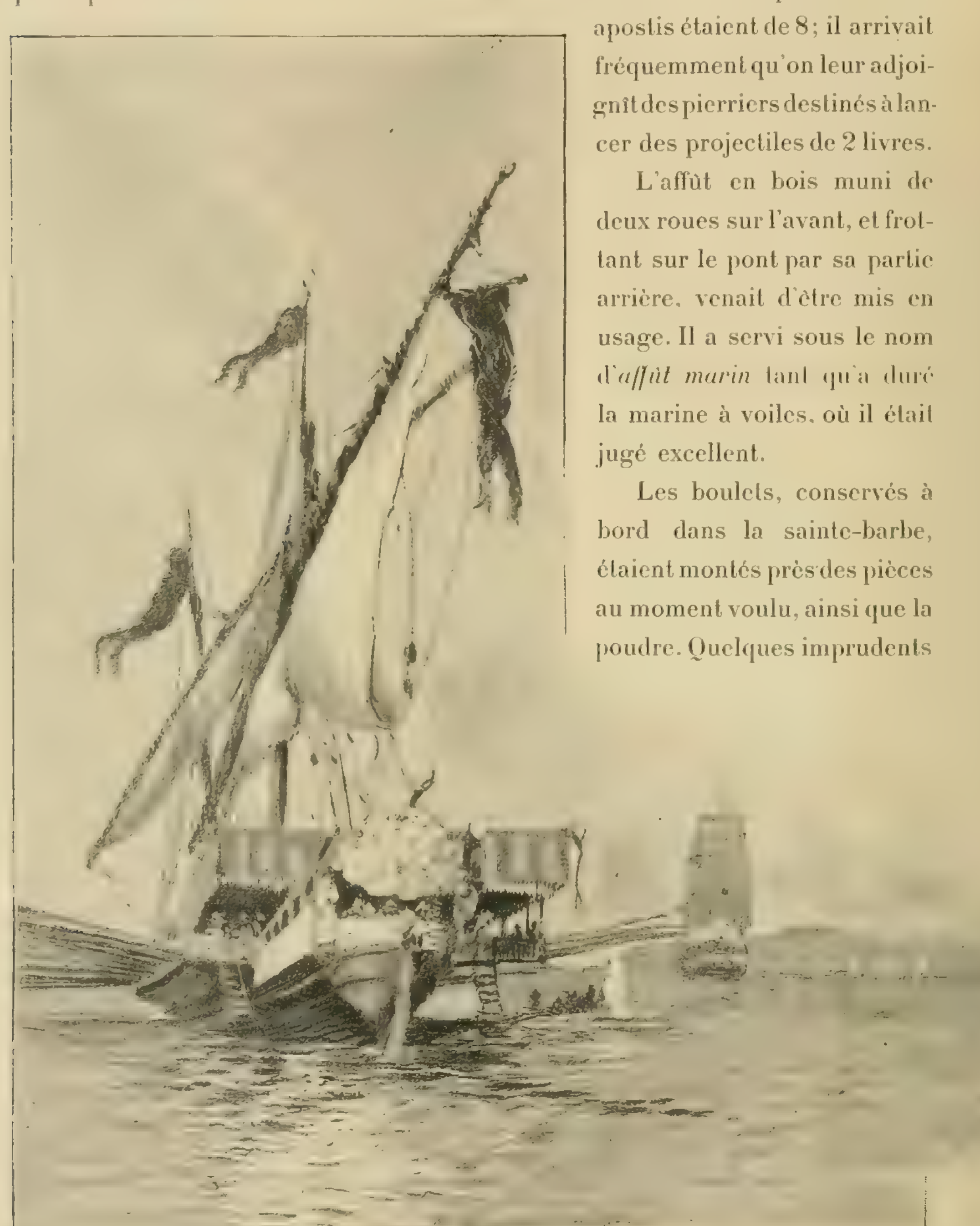
Sur les modèles du Louvre, la carène est blanche, le haut du navire est en général gros bleu avec des listeaux dorés. La statue de l'avant est peinte en blanc. L'intérieur est entièrement de couleur rouge. Les galères participaient largement au goût général des fastueuses décorations. Équipées, commandées par des officiers de la meilleure noblesse de France, elles devaient être dignes, par leur luxe et leur richesse, de ceux qui avaient l'honneur de les monter. Et l'on réussissait, en vérité, à en faire des merveilles d'élégance et de luxe. Allez au Louvre pour vous en convaincre. Vous serez ébloui par les bas-reliefs dorés qui ornaient la galère *Réale* de Louis XIV et qui, soigneusement conservés, tapissent actuellement l'un des murs d'une grande salle du Musée de marine. Tournez ensuite vos regards sur la reconstitution très exacte de cette galère, exposée dans la même salle, et vous serez charmé de ces formes gracieuses, de ces détails exquis, de cet ensemble ravissant. Considérez surtout l'arrière : près de divinités dorées, de tritons dorés, d'écussons dorés, près de cet or répandu partout, une tenture rouge, recouvrant le carrosse de la dunette, forme un dais d'une richesse inouïe. Au-dessus de cette poupe éclatante, la bannière royale des galères déploie son étoffe rouge aux fleurs de lis d'or, et à chaque mât flotte un pavillon.... C'est un enchantement pour les yeux. Imaginez ensuite le radieux soleil de la Méditerranée illuminant cet or, faisant miroiter ces soieries, et demandez-vous si le plus beau, le plus riche, le plus opulent de nos grands yachts modernes atteint le quart de cette splendeur d'autrefois.

Qui sait pourtant si dans cette contemplation d'un admirable spécimen d'architecture navale tout ne sera qu'enchantement ? Il vous sera difficile, en effet, de ne pas songer que près de cet or, près de ces sculptures, près de ces rideaux de soie peinaient, souffraient des centaines d'individus, nus, couverts de sueur, exposés au soleil, à la pluie, et excités à coups de fouet comme des chevaux dans une montée difficile. « La pitié, a dit à ce propos l'amiral Jurien, est descendue lentement du Golgotha sur la terre. »

VII. — L'ARMEMENT

L'artillerie navale du temps de Colbert se distingua par l'adoption des gros calibres et par l'abandon presque complet des petites pièces, comme les fauconneaux ou les mignons, qui lançaient des projectiles de 2 à 10 livres.

Le plus fort calibre en usage à cette époque était celui de 48, qui, avec celui de 36, armait les batteries basses des vaisseaux; puis venaient les calibres de 24, de 18 et de 12. Ces canons étaient, suivant les cas, soit en bronze, soit en fer. Sur les galères, le calibre de 36 était employé pour le gros canon de coursie, les quatre pièces voisines sous la rambade étaient de 24. Les canons placés sur les apostis étaient de 8; il arrivait fréquemment qu'on leur adjoignît des pierriers destinés à lancer des projectiles de 2 livres.



L'affût en bois muni de deux roues sur l'avant, et frottant sur le pont par sa partie arrière, venait d'être mis en usage. Il a servi sous le nom d'*affût marin* tant qu'a duré la marine à voiles, où il était jugé excellent.

Les boulets, conservés à bord dans la sainte-barbe, étaient montés près des pièces au moment voulu, ainsi que la poudre. Quelques imprudents

ne craignaient pas d'emmagasiner celle-ci dans les batteries, au risque de faire arriver des accidents. Souvent des explosions se produisaient de cette façon.

Le procédé d'inflammation était toujours le boute-feu.

En indiquant plus haut la répartition des vaisseaux en cinq rangs on a cité le nombre des canons affectés à chaque catégorie. Les chiffres donnés font donc pressentir ce que pouvait être la masse de fer lancée par les escadres. En 1672 une flotte française de 30 vaisseaux, commandée par d'Estrées, avait 6710 canons en batterie; en 1690, à Beveziers, nos 71 vaisseaux des différentes tailles, joints à nos 22 galères et à nos 18 brûlots, alignaient 1631 canons; deux ans après, à la Hougue, nos 3176 canons avaient contre eux 6790 canons anglo-hollandais lançant plus de 30000 kilos de boulets en une seule bordée. Quel ouragan de fer! quel effroyable avalanche de mitraille, pour une époque où les armées en présence dans les campagnes à terre atteignaient difficilement 30000 hommes! Nous qui sommes habitués aux armées d'un million de soldats et aux canons monstres lançant des boulets de 600 ou 700 kilogrammes, nous pouvons songer sans surprise à l'armement des vaisseaux du siècle de Louis XIV. Mais les contemporains devaient être, et étaient éblouis de tant de puissance accumulée sur une escadre.

VIII. — LES GUERRES

Il y a deux phases dans le règne de Louis XIV : l'une de succès et de gloire, l'autre de revers et de désastres. Il y a aussi deux phases dans l'histoire de sa marine : l'une de splendeur, l'autre de décadence. La première a commencé avec Colbert et s'est continuée tant que l'impulsion donnée par le grand ministre s'est fait sentir; la seconde a été le fruit de l'administration imprévoyante de ses successeurs et du désarroi général des finances. Nous n'étudierons dans ce chapitre que la première période, celle qui a rempli d'honneur le règne du grand roi : elle finit précisément avec le XVIIe siècle.

Les premières expéditions maritimes de Louis XIV furent dirigées contre les pirates barbaresques qui, depuis le XVIe siècle, étaient la terreur des chrétiens dans la Méditerranée. Dès l'année 1662, une flotte de 15 ou 20 navires alla les pourchasser, sans grand succès d'ailleurs. En 1664, le duc de Beaufort, renouvelant cette croisière, battit deux fois les Barbaresques et leur prit plusieurs navires. Ce même Beaufort conduisit en 1669 une flotte de 16 vaisseaux et 13 galères devant Candie, dont la garnison vénitienne était assiégée par les Turcs. Blessé mortellement dans une descente, il eut pour successeur le duc de Vi-

vonne, général des galères, qui éprouva dans la suite un échec complet, et dut ramener en France vaisseaux et galères.

En 1672, la France et l'Angleterre déclarèrent la guerre à la Hollande. Nous avions, grâce à Colbert, une soixantaine de vaisseaux et une trentaine de frégates à mettre en ligne; mais le personnel nous faisait défaut pour équiper cette flotte imposante. Ce n'est donc qu'à grand'peine que nous pûmes armer 29 vaisseaux, pour les joindre aux 59 que l'Angleterre réunissait. Jean d'Estrées, vice-amiral du Ponant, fut le chef de notre flotte.

La première bataille navale s'engagea le 7 juin 1672, dans la baie de Southwold (Sole-Bay). Les Bataves, commandés par leur plus grand marin, l'illustre Ruyter, n'avaient que 53 vaisseaux à opposer aux flottes alliées, commandées par le duc d'York (depuis Jacques II). Néanmoins la bataille fut indécise. Les Anglais y subirent les plus grosses pertes. Le duc d'York avait été imprudent, mais d'Estrées avait été très inférieur. Cet ancien lieutenant général des armées de terre, entré dans la marine avec son grade depuis quatre ans seulement, n'avait aucune expérience de la mer, et sa présomption sans égale jointe à son orgueil excessif l'empêchèrent de prendre conseil des vieux marins comme Duquesne ou de Martel, qui servaient à ses côtés et en sous-ordre. Bien plus, jaloux de Duquesne, il alla jusqu'à rejeter sur lui l'insuccès de la bataille de Sole-Bay et il le fit débarquer de son escadre.

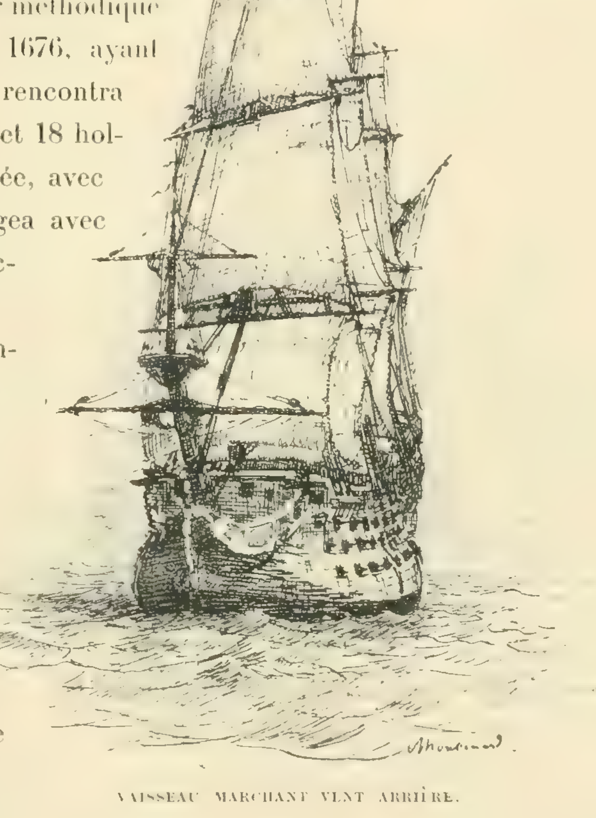
Suivant l'habitude presque invariable encore au XVII[e] siècle, les trois flottes désarmèrent à la fin de l'été pour ne pas affronter en pleine guerre les gros temps de la mauvaise saison. Remises en ligne au printemps de 1673, elles comptaient 84 vaisseaux du côté des alliés et 70 du côté de leurs adversaires. Le prince Rupert remplaçait le duc d'York à la tête des premiers, mais Ruyter continuait toujours à exercer le commandement des seconds. Trois grandes batailles furent livrées, l'une le 7 juin à l'île Walcheren, la seconde le 14, dans les mêmes parages, et la troisième, le 21 août, non loin du Texel. Bien qu'indécises, elles tournèrent cependant à l'avantage des Hollandais, puisqu'elles mirent, une fois encore, leurs rivages à l'abri des coups de la flotte combinée.

En 1674, Guillaume d'Orange, dictateur des Pays-Bas depuis le massacre des frères De Witt, réussit à détacher l'Angleterre de notre alliance et à coaliser contre nous l'Espagne et l'Autriche. Alors Louis XIV, renonçant à lutter directement contre la Hollande, résolut de tenir tête à ses alliés en lançant l'armée de Condé dans les Pays-Bas et l'armée de Turenne en Alsace, tandis qu'il envoyait des secours à Messine, soulevée contre le joug espagnol. Le chef d'escadre de Valbelle, avec 6 vaisseaux et 3 brûlots, perça la flotte espagnole forte de 22 vais-

seaux et 24 galères (septembre 1674 et janvier 1675), précédant de peu le duc de Vivonne, qui arrivait avec 9 vaisseaux. Le jour où ce renfort entra dans le détroit de Messine, il le trouva gardé par 17 vaisseaux espagnols soutenus par 14 galères. Une lutte de quelques heures suffit à la déroute de la flotte ennemie (11 février). Ce premier succès fut suivi de l'occupation d'Agosta, où Duquesne et Tourville se signalèrent brillamment.

Vivonne, nommé vice-roi de Sicile, confia le commandement de ses navires à Duquesne, alors âgé de soixante-six ans. Mais l'âge n'avait point calmé l'ardeur de ce grand marin, aussi brave, aussi expérimenté à la mer qu'organisateur méthodique à la tête d'un port. Le 7 janvier 1676, ayant 20 vaisseaux et 6 brûlots avec lui, il rencontra non loin de Stromboli 10 espagnols et 18 hollandais, envoyés dans la Méditerranée, avec Ruyter à leur tête. L'action s'engagea avec vivacité dans les deux camps. La victoire nous appartint.

Trois mois après, nouvelle rencontre en vue d'Agosta : Duquesne avec 29 vaisseaux, Ruyter avec 27 vaisseaux et 9 galères. Ici encore la victoire nous resta, grâce à la vigueur et à la précision des manœuvres du grand chef qui commandait notre flotte. Au plus fort de l'action, un boulet frappa Ruyter, qui expira peu de temps après des suites de sa blessure.



VAISSEAU MARCHANT VENT ARRIÈRE.

Une dernière affaire eut lieu à Palerme le 2 juin. La déroute des alliés fut complète. L'amiral espagnol sauta avec son navire, le vice-amiral hollandais eut la tête emportée par un boulet, 3 vaisseaux hollandais, 4 vaisseaux et 2 galères espagnols furent incendiés par nos brûlots.

La guerre se prolongea encore pendant deux années et permit à d'Estrées de diriger une expédition contre les colonies hollandaises de l'Amérique, où il prit Tabago; mais notre flotte, maîtresse de la Méditerranée, ne fit plus rien

d'important. Quand l'Angleterre entra dans la coalition formée contre nous, Louis XIV proposa la paix. Elle fut signée à Nimègue en 1678. La Hollande n'y perdit que quelques comptoirs de ses colonies, l'Espagne paya pour deux, en nous cédant la Franche-Comté.

La paix de Nimègue n'arrêta pas l'activité de la marine. En 1681, le vieux Duquesne infligea une sanglante leçon aux corsaires de Tripoli. En 1682, il



LES GALIOTES A BOMBES DEVANT ALGER.

mouilla devant Alger avec 11 vaisseaux, 15 galères et 5 galiotes à bombes, d'invention récente et dont on se servait alors pour la première fois. Le bombardement n'eut pas tout le succès attendu, et Duquesne rentra à Toulon. Il revint l'année suivante. Les mortiers, plus perfectionnés, firent de grands ravages dans la ville, mais sans l'amener à composition. Duquesne repartit, laissant une croisière dont le chef, Tourville, reçut enfin la soumission des Algériens. Néanmoins il fallut encore une expédition de d'Estrées, en 1688, pour obtenir d'eux des réparations suffisantes. Cette expédition, qui n'eut rien de remarquable par elle-même, donna lieu à un combat célèbre, celui de Tourville contre le vice-amiral espagnol Papachin. Ce dernier, ayant refusé de saluer le

Combat de Quiberon.

(20 novembre 1759.)





pavillon français, ainsi que l'orgueil de Louis XIV l'exigeait, reçut une bordée de Tourville. Le combat s'engagea, et, après une lutte très vive, l'espagnol dut s'exécuter.

C'est encore durant les loisirs de la paix de Nimègue, en 1684, que le grand roi fit bombarder Gênes, coupable d'avoir témoigné ses sympathies à l'Espagne. Ce fut la dernière campagne de Duquesne. Il mourut le 1[er] février 1688, simple lieutenant général, n'ayant pu, comme protestant, obtenir la charge de vice-amiral du Levant, à laquelle ses services lui donnaient tant de droits.

La coalition formée contre Louis XIV, lors de la guerre de Hollande, n'avait point désarmé, malgré le traité de paix qui avait mis fin à la guerre. Guillaume d'Orange, qui en était l'âme, réussit à y faire entrer la Suède. Louis XIV, se croyant sûr de l'Angleterre, parce qu'il tenait les Stuarts à sa merci, regardait cette coalition sans crainte. La révolution de 1688 vint déjouer ses calculs. Quand Jacques II s'enfuit de son royaume devant Guillaume d'Orange, débarqué à Torbay, le grand roi comprit que la réunion dans une même main des deux marines si florissantes de Hollande et d'Angleterre faisait pâlir son étoile. Il ne recula pourtant pas. Il accueillit royalement le Stuart déchu et il déclara la guerre à la Grande-Bretagne pour le rétablir sur le trône.

Louis XIV donna à Jacques II une petite armée et une escadre pour se rendre dans la catholique Irlande, dévouée à sa cause. Château-Renault, qui le suivait de près avec 24 navires et un corps de 7000 hommes de troupes, aperçut devant Bantry, le 10 mai 1689, une vingtaine de bâtiments anglais sous la conduite de l'amiral Herbert. Il les attaqua et les défit, après quoi il vint effectuer son débarquement, puis il regagna Brest. Son expédition avait duré onze jours.

Cependant Seignelay faisait concentrer dans ce dernier port des forces imposantes et s'y rendait lui-même pour hâter les préparatifs. Tourville y amenait 20 navires de la Méditerranée. Telle était l'impatience du jeune ministre, qu'il s'embarqua sur le vaisseau amiral pour aller assister à la grande bataille navale dont rêvait son imagination; mais le roi, ne voulant point qu'on rencontrât les alliés avec des forces inférieures, fit retarder le départ et prescrivit d'accroître nos effectifs. Alors on arma tous les navires de l'Océan, on construisit même à Rochefort 15 galères, on fit venir un nouveau renfort de Toulon, et le 23 juin 1690, Tourville mit à la voile avec 70 vaisseaux de ligne. Le 2 juillet, il prenait, devant l'île de Wight, le contact de la flotte anglo-hollandaise, commandée par Herbert et forte de 65 navires. Le 10 juillet, au cap de Beveziers, le combat s'engagea franchement. Il dura huit heures et se termina par la retraite de nos ennemis. Nos pertes avaient été modérées, celles des alliés consi-

dérables. Pendant six jours, Tourville chassa et détruisit le long de la côte anglaise les navires désemparés des vaincus. Cette victoire fut d'ailleurs inutile à Jacques II, qui compromit définitivement sa cause en se faisant battre par Guillaume. A la même époque Luxembourg et Catinat se couvraient de gloire en Flandre et aux Alpes. En 1691, les alliés réunissaient 86 vaisseaux de guerre sous les ordres de l'amiral Russell, tandis que Tourville n'en comptait que 70 sous son commandement. Devant cette infériorité numérique, le roi donna l'ordre au chef de notre escadre d'éviter le choc, tout en tenant la mer pour capturer les convois ennemis. Poursuivi par l'Anglais qui voulait l'amener à un combat, Tourville gagna le large, et durant cinquante jours, jouant son ennemi par de fausses routes, il ne lui fournit aucune occasion de combattre, tandis qu'il épiait lui-même celle de l'attaquer avec avantage. Enfin, il rentra heureusement à Brest le 14 août, pendant que la flotte alliée essuyait un coup de vent sur les côtes d'Irlande. Dans cette croisière, que l'on a appelée la *campagne du Large*, Tourville déploya les plus précieuses et les plus rares qualités du marin : coup d'œil, sang-froid, savoir, rien ne lui manqua et il s'est placé par cette belle navigation au premier rang des hommes de mer.

« Enhardi par le succès, dit M. Doneaud[1], Louis XIV voulut frapper l'Angleterre au cœur. Une armée de 30000 hommes avec 500 bâtiments de transport, fut réunie sous les ordres du roi Jacques et du maréchal de Bellefonds. Tourville devant les suivre avec 50 vaisseaux de ligne pour appuyer la descente, l'ordre exprès lui fut envoyé de combattre les ennemis en quelque nombre qu'ils fussent et « en opiniâtrant le combat ». Louis XIV, qui avait des intelligences en Angleterre, était persuadé que la moitié de la flotte anglaise passerait du côté de son roi. La descente opérée, Tourville devait rallier à Brest les escadres de Toulon et de Rochefort, puis tenir la Manche durant toute la campagne. Malheureusement Tourville fut retenu pendant près d'un mois dans les eaux de Brest par les vents contraires ; d'Estrées eut aussi des retards à Toulon ; l'armement de Rochefort ne put se compléter à temps. Tourville, jugeant que les mêmes vents qui arrêtaient les Français dans la Manche devaient au contraire avoir facilité la jonction des alliés, demanda de nouveaux ordres. Ayant essuyé un refus mêlé de reproches outrageants, il mit à la voile avec 37 vaisseaux, les seuls disponibles. En route, il fut rejoint par 7 vaisseaux de Rochefort. Pendant ce temps Louis XIV, ayant eu avis que le complot jacobite était éventé et que les deux flottes avaient opéré leur jonction,

1. *Histoire de la marine française*, p. 60. *Petite bibliothèque populaire.*

fit expédier de tous les côtés de grandes barques pour rappeler Tourville. Aucune ne le rencontra. La flotte française était alors, le 29 mai, à la hauteur du cap de Barfleur. C'est à sept lieues au nord-est de cette pointe qu'elle rencontra la flotte alliée, forte de 88 vaisseaux, la plupart supérieurs à ceux des Français.

« Tourville avait le vent pour lui. Il poussa droit au centre des alliés. Accablé par le nombre, il fut dignement secouru par Coëtlogon, commandant de son arrière-garde. Quant à ses deux ailes, celle de Pannetier avait entraîné loin du champ de bataille l'arrière-garde anglaise, et celle de d'Amfreville avait tenu constamment en échec l'escadre hollandaise avec 14 vaisseaux contre 36. »

C'était un vrai triomphe : après dix heures d'une lutte aussi inégale la retraite s'imposait. Tourville le comprit. Mais quelques-uns de ses navires endommagés dans leur mâture marchaient lentement et retardaient la course de son escadre. Au lieu de les sacrifier résolument, Tourville voulut les convoyer pour les défendre. La flotte alliée regagna ainsi l'avance que nous avions sur elle : 29 de nos vaisseaux purent atteindre Saint-Malo ou Brest; les 15 autres, acculés à la Hougue ou à Cherbourg, c'est-à-dire sur une côte ouverte et sans abri, y furent incendiés par l'ennemi (31 mai-1er juin 1692). Triste lendemain d'une journée brillante! Nous avions perdu 1 800 hommes, les Anglo-Hollandais beaucoup plus. L'honneur était sauf pourtant et Louis XIV décerna à Tourville le bâton de maréchal de France.

L'année suivante, à Lagos, près du cap Saint-Vincent, Tourville, ayant sous ses ordres 71 vaisseaux de ligne, prit une belle revanche de la Hougue. Il attaqua un convoi anglo-hollandais, protégé par 23 vaisseaux commandés par l'amiral Rooke. Celui-ci fut battu et céda devant le nombre, perdant près de 100 navires, dont 8 de ses vaisseaux de guerre.

Le désastre de la Hougue fit triompher définitivement dans les conseils de Louis XIV le système de la guerre navale limitée à la destruction du commerce ennemi. Jérôme de Pontchartrain, qui avait succédé en 1690 à Seignelay, en était fort partisan. On le lui a reproché. C'était oublier les circonstances qui l'obligeaient à se résigner à ce système. La pénurie du Trésor était telle en effet que l'État ne pouvait faire face aux lourdes dépenses d'une puissante marine de guerre. Alors, pour utiliser toutes les forces vives du royaume sans toucher aux ressources si réduites de l'État, Pontchartrain autorisa de plus en plus les armateurs particuliers à faire la guerre à leurs risques et périls. Jamais la *course* ne fut pratiquée avec plus de succès qu'à cette époque; jamais nos corsaires ne prêtèrent à nos flottes régulières un meilleur appui.

Il convient donc de parler ici avec quelques détails de cette marine spéciale qui fut un si utile auxiliaire de notre marine de guerre et où des marins, non des moindres, trouvèrent le chemin de la gloire.

IX. — LA COURSE ET LES CORSAIRES

Les particuliers qui louaient des navires à nos premiers rois pour faire la guerre sur mer ne se privaient pas d'armer, pour leur propre compte, des



PORT DE SAINT-MALO.

bâtiments qu'ils envoyaient *courir* sur le commerce ennemi. C'est ainsi que la *course* et les corsaires ont existé de tout temps. Après bien des variations, la législation sur la course fut fixée par Colbert en 1681, suivant le principe jadis appliqué, mais abandonné ensuite, que les navires et marchandises ennemis, quel que fût le pavillon qui les couvrît, étaient déclarés de bonne prise. Le renouvellement de cette disposition devait donner un nouvel essor à la course. C'est ce qui arriva.

Sous Colbert et Seignelay l'usage avait prévalu de louer aux particuliers les petits navires de l'État, inutiles aux besoins des grandes flottes. Mais bientôt, pour éviter des contrats onéreux, tous les ports du Pas de Calais, de la Manche et de l'Océan, en particulier Dunkerque et Saint-Malo, construisirent des quan-

tités de navires propres à la guerre. Les plus petits étaient armés de dix canons,



COMBAT DE CORSAIRES

les plus grands en portaient jusqu'à cinquante. Les fonds étaient fournis par les armateurs et, en même temps, par tous ceux qui voulaient bien leur confier leurs capitaux disponibles. C'était la guerre en commandite. Les navires équipés à frais

communs partaient pour leur croisière, munis d'un *congé* qui les commissionnait en guerre. A leur retour on comptait les morts et les blessés, puis on calculait d'une part les avaries, les dégâts causés par les boulets, de l'autre le prix des marchandises saisies, la valeur du navire capturé et l'on établissait de la sorte le produit de l'opération commerciale. Les plus hauts personnages du royaume s'intéressaient pécuniairement à la course; plusieurs accrurent ainsi leurs fortunes.

« Sur tous les corsaires, dit M. Chabaud-Arnault, régnaient une discipline et des mœurs d'un caractère spécial. Avant d'entreprendre une croisière ou d'engager une action, le capitaine prenait familièrement l'avis non seulement de ses officiers, mais encore des simples matelots. Il discutait son plan de campagne ou d'attaque avec tous et le mûrissait par un échange d'opinions; mais, une fois ses résolutions bien prises, sanctionnées en quelque sorte par cette libre discussion, il exigeait une obéissance passive et redevenait à son bord maître absolu après Dieu. Nombre de fautes qui, sur les navires de l'État, entraînaient de graves punitions corporelles, étaient ici payées par une simple et faible amende; en revanche, la révolte, la pusillanimité, les blessures faites à un camarade et le meurtre entraînaient souvent des châtiments étranges ou barbares empruntés aux usages maritimes d'un autre âge et qui avaient disparu des codes de la marine militaire. »

Néanmoins les marins se pressaient en foule pour embarquer sur les corsaires. La liberté y était plus grande, les bénéfices plus élevés et aussi, hélas! plus certains qu'au service du roi. Les capitaines n'exigeaient de leurs hommes que du courage et de la hardiesse, sûrs d'avance que l'appât du gain leur mettrait dans le cœur tout le zèle possible. Et, de fait, c'étaient des hommes d'une audace étonnante que ces marins recrutés pour la course. Rien ne les rebutait, ni les dangers de la bataille, ni les rigueurs de la vie journalière, ni les privations des croisières. Que leur importait la saison avancée, ou l'approche de l'équinoxe; toute journée leur était bonne pour tenir la mer.

A bord les préparatifs guerriers étaient simples. Quelques barils de poudre ne donnaient pas grand mal à être arrimés dans la cale auprès de la cambuse. Les canons se manœuvraient aisément, et le premier venu s'intitulait artilleur. Quant aux fins pointeurs, aux canonniers habiles à décrocher un but à longue distance, on ne s'en préoccupait guère : à quoi auraient-ils servi? puisqu'on ne devait combattre que de tout près, à portée de pistolet, et seulement en vue de l'abordage final.

Les expéditions ne comprenaient pas seulement des navires isolés, mais des

escadrilles s'élançant, sous la conduite d'un chef désigné, à la poursuite des convois ennemis. Nos corsaires, d'ailleurs, ne s'attaquaient pas uniquement aux navires de commerce ; pour eux, tout bâtiment était bon à prendre, et si leurs vigies signalaient à l'horizon quelque bateau de guerre, loin de fuir, ils faisaient voile sur lui, sachant compenser l'infériorité du nombre et des canons par le courage et l'héroïsme. Que d'exploits à citer ! C'était Jean Bart forçant, avec une petite division de corsaires, deux vaisseaux anglais de 50 et de 60 canons à amener leur pavillon et amarinant un convoi de quatre navires ; un peu plus tard, attaquant, avec six petits bâtiments, huit grands navires hollandais et leur enlevant trente bâtiments de commerce. C'était Ducasse prenant à l'abordage, avec un négrier, un fort bâtiment hollandais. C'était Duguay-Trouin, avec une frégate dont son père était l'armateur, attaquant et prenant deux frégates anglaises de même force, dispersant le lendemain soixante navires marchands, pour enlever un peu plus tard deux vaisseaux de guerre. Qui ne connaît l'exploit de la *Bouffonne*, commandée par Laroche-Veranzay : pendant six heures elle soutint, avec ses 30 canons, le choc de six navires hollandais portant 180 canons et elle parvint à leur échapper après les avoir désemparés et les avoir mis dans l'impossibilité de la poursuivre (1694).

A côté de ces héros popularisés par l'histoire, combien de plus obscurs lutteurs furent tout aussi intrépides : Danycan, de Saint-Malo, qui, avec un seul navire, prit un vaisseau espagnol de 54 canons ; Alain Porée, Morel, tous les deux des Malouins, qui prirent en quelques jours plus de trente navires ; Croisié, de Bayonne, qui captura deux vaisseaux hollandais....

J'en passe et des meilleurs....

Le roi récompensa les hauts faits de Jean Bart en lui décernant des lettres de noblesse et en le décorant de l'ordre de Saint-Louis, après l'avoir nommé capitaine de vaisseau. Quant à Duguay-Trouin, il reçut en 1696 une épée d'honneur et fut ensuite promu capitaine de vaisseau, entrant ainsi de plain-pied dans la marine royale, où il devint, sur le tard de sa vie, en 1728, lieutenant général. D'autres corsaires, comme Ducasse, obtinrent des grades de la marine et des brevets de chevaliers de Saint-Louis. C'était bien le moins que Louis XIV reconnût par des honneurs les services que ces audacieux marins lui rendaient. Leurs expéditions réussissaient toujours, elles ne coûtaient que fort peu à l'État, elles rapportaient au Trésor royal.

Lorsqu'après le désastre de la Hougue, Louis XIV et Pontchartrain eurent définitivement renoncé à pratiquer la guerre d'escadre, ce ne furent pas seule-

ment des corsaires proprement dits, des navires appartenant à des armateurs particuliers qui se livrèrent à la course : l'État arma, dans le même but, des divisions navales plus ou moins fortes. Le lieutenant général de Nesmond reçut ainsi l'autorisation de faire construire trois bâtiments de 36 à 50 canons : les arsenaux du royaume devaient lui fournir tous les matériaux, tandis que la main-d'œuvre, la solde et les vivres des équipages resteraient à sa charge. Pour se rembourser, il était autorisé à prélever un droit sur ses prises. Coëtlogon, Renaud d'Éliçagaray, Forbin, Pointis, Cassard, d'autres encore opérèrent la course à des conditions pareilles. Et tous, avec une vaillance, un succès qui ne se démentirent jamais.

Mais ces croisières si brillantes, si glorieuses même, eurent une conséquence déplorable, celle de tourner l'esprit des officiers vers le souci de leurs intérêts personnels, de les rendre avides de gains hâtifs, de leur faire préférer l'argent aux satisfactions de l'honneur et du devoir accompli. La soif des richesses ne développe pas l'élévation des sentiments. Or, avec la facilité des mœurs qui ternissait l'éclat de cette époque, il était dangereux de ne pas maintenir parmi les officiers de marine les austères vertus qui doivent demeurer l'apanage d'un corps militaire. De l'oubli des traditions on arriva vite au relâchement de la discipline, au désordre, puis à la prévarication. Vers la fin de la guerre, une division navale rentra à Rochefort avec des navires avariés, hors d'état de servir, dont les équipages décimés par les maladies, anémiés par les excès, avaient, comme dernier exploit, pillé un navire neutre. Les actes de piraterie étaient si fréquents que le roi voulut faire un exemple. Mais on acquit bientôt la certitude que les officiers avaient eux-mêmes encouragé ces actes de brigandage et qu'ils en avaient profité. Les familles de quelques-uns occupaient de grandes charges et l'on n'osa pas sévir. De tels scandales se reproduisaient souvent. Ils annonçaient la décadence de notre marine.

Cet inconvénient de la guerre de course ne fut malheureusement pas compensé par des avantages sérieux. Au début des guerres de Louis XIV, nos corsaires réussissaient surtout, parce que près d'eux voguait sur les mers une puissante flotte de ligne qui occupait les plus grandes forces militaires de l'ennemi. Mais plus tard, quand nos flottes organisées désertèrent l'Océan, les flottes de l'ennemi purent s'employer plus librement à la protection de leur commerce et nous vîmes rentrer dans nos ports des prises de moins en moins nombreuses. En 1689, au dire de Raynal, nos corsaires avaient capturé plus de quatre mille navires : jamais, depuis, pareil nombre ne fut atteint. Lorsque les alliés se décidèrent à poser les armes, ce ne fut point à cause des ruines que

la guerre de course occasionnait dans leur commerce, ce fut par lassitude.

Le succès de nos armes sur le continent s'était d'ailleurs maintenu assez longtemps. Les victoires de Luxembourg nous avaient donné la Belgique, celles de Catinat le Piémont. Malheureusement Luxembourg mourut en 1695. La prise de Barcelone, qui, bloquée par terre et par mer, se rendit à Vendôme et à d'Estrées, décida la paix qui fut signée au château de Ryswick, près de la Haye (1697). Louis XIV abandonna ses conquêtes, sauf Strasbourg, et reconnut Guillaume. Ce n'était point pour un tel résultat qu'il avait entrepris cette longue guerre. La paix ne tournait point à son honneur.



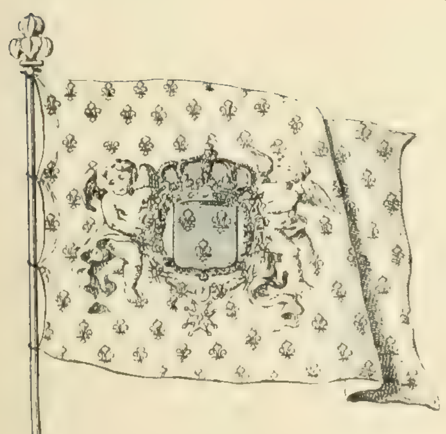


VAISSEAU AMARINANT UN CORSAIRE.

CHAPITRE IV

L'ABANDON DE LA MARINE AU XVIIIe SIÈCLE

I. — L'HISTOIRE



PAVILLON ROYAL AU XVIIIe SIÈCLE.

Le grand roi n'avait accepté la paix de Ryswick, en 1697, que pour se préparer à une nouvelle guerre de succession : celle de l'Espagne. Pour maintenir sur le trône d'Espagne son petit-fils, le duc d'Anjou, il dut tenir tête à toute l'Europe. L'Angleterre, la Hollande, l'Empire, le Danemark, la Suède, le Piémont, un peu plus tard le Portugal s'unirent contre lui.

Notre marine allait donc se trouver de nouveau en présence des deux flottes anglaise et hollandaise, les plus redoutables, les plus nombreuses de l'époque. Était-elle en état de soutenir un pareil choc? Hélas! non. Nos arsenaux,

naguère si bien pourvus, étaient menacés de ruine. Le désordre était partout, dans les comptes de recette comme dans ceux de dépense; les fournisseurs refusaient toute livraison à cause des arriérés énormes qu'on leur devait; les employés, les ouvriers des ports étaient dans la misère. Le personnel de la flotte restait seul à la hauteur de sa tâche. Si Tourville et Jean Bart venaient de s'éteindre, nous comptions cependant encore des chefs de valeur, Château-Renault, d'Estrées, Forbin, Duguay-Trouin, Ducasse, etc., mais nos forces étaient manifestement insuffisantes pour défendre nos côtes, couvrir nos colonies et protéger notre commerce. La marine espagnole était si faible qu'elle ne devait être pour nous d'aucun secours et qu'elle pouvait même devenir une gêne. On en eut la preuve dès le début des hostilités.

Repoussée de Cadix, dont elle avait entrepris le siège, la flotte anglaise de l'amiral Rooke joignit à Vigo une escadre de 18 vaisseaux qui, sous les ordres de Château-Renault, escortait 13 galions d'Amérique. L'imprévoyance des Espagnols permit aux Anglais de s'emparer, sans coup férir, des forts de la rade et de canonner de là nos navires à l'ancre. Château-Renault brûla ou échoua la plupart de ses navires[1], sans pouvoir empêcher quelques autres de tomber aux mains des Anglais. Ce fut un désastre, que ne balancèrent ni les avantages remportés par Ducasse aux Antilles sur l'amiral Benbow, ni les exploits de Duguay-Trouin, toujours heureux dans la guerre de course.

En 1704, le même Rooke, avec une flotte anglo-batave, s'emparait, au nom de l'Angleterre, de la forteresse de Gibraltar — défendue seulement par 250 soldats! — A la nouvelle de cette conquête, le comte de Toulouse, amiral de France depuis la mort du duc de Vermandois, fit voile de Toulon avec 50 vaisseaux, 9 brûlots, 23 galères. Il rencontra les 53 vaisseaux et les 10 brûlots de Rooke devant Velez-Malaga et leur livra, le 24 août, une grande bataille qui fut indécise. Quand le lendemain, dans sa belle ardeur juvénile, le comte de Toulouse voulut engager de nouveau le combat, il en fut dissuadé par son capitaine de pavillon et son mentor, le marquis d'O, et une victoire presque certaine échappa à nos armes.

En vain l'année suivante le chef d'escadre de Pointis voulut-il seconder les efforts des troupes espagnoles, qui tentaient de reprendre Gibraltar : Gibraltar demeura anglais, et les vaisseaux de Pointis furent pris ou détruits. Puis ce fut le tour de Barcelone de succomber sous les coups des ennemis, sans que le

1. Il y a quelques années, une entreprise s'est formée dans le but de rechercher l'or enfoui dans la mer avec les galions détruits par Château-Renault. On a, en ce temps-là, beaucoup parlé des *galions de Vigo*. Les recherches n'ont pas été fructueuses. L'affaire a été abandonnée.

comte de Toulouse, sorti de Toulon avec trente vaisseaux, pût rien entreprendre contre des forces doubles des siennes. Carthagène, Alicante, Ivice, Majorque tombèrent aux mains des Anglo-Hollandais qui, dans cette marche triomphale, ne subirent qu'un seul échec, celui du siège de Toulon.

Cependant, en Amérique et dans les mers du Nord, nos corsaires Saint-Pol, Duguay-Trouin, Forbin, Ducasse et Cassard continuaient à ruiner le commerce de nos ennemis et portaient haut l'honneur du nom français. Coup sur coup, en 1703 et en 1704, Saint-Pol enleva trois vaisseaux de guerre hollandais, trois croiseurs de la même nation. Dans l'engagement où il trouva la mort, ses compagnons saisirent trois vaisseaux anglais et onze navires marchands placés sous leur escorte.

En 1706, Forbin prit quarante-six bâtiments de guerre, et l'année suivante il captura une trentaine de navires marchands. La plus glorieuse affaire



fut le combat du 21 septembre 1707, où Forbin et Duguay-Trouin enlevèrent dans la Manche trois vaisseaux anglais, en firent sauter un de 92 canons et capturèrent tout le convoi que ces vaisseaux escortaient, environ 60 navires. En 1711, Duguay-Trouin s'empara de Rio avec 16 navires et 2500 soldats équipés aux frais de ses compatriotes, les braves Malouins. En 1712, Cassard, déjà célèbre par de précédents succès, se rendit, avec huit vaisseaux ou bâtiments inférieurs, aux îles du Cap-Vert, où il s'empara de plusieurs points, gagna de là les Antilles, où il réduisit Montserrat et Antigoa, rançonna Surinam, chef-lieu de la Guyane hollandaise, fit capituler Saint-Eustache et Curaçao, et revint en France pour combattre une escadre anglaise, à laquelle il prit deux navires. Les traités de paix signés à Utrecht, en 1713, mirent seuls un terme à ces exploits.

Mais ces succès n'eurent, pas plus que dans la guerre précédente, une influence réelle sur les conditions de la paix. Les désastres causés par nos croiseurs de tout genre au commerce ennemi demeuraient, en quelque sorte, des faits privés, désavantageux, ruineux peut-être pour les armateurs étrangers, mais sans grande conséquence sur les résultats généraux des hostilités. « Une fois de plus, a dit M. Chabaud-Arnault dans ses belles *Études sur la marine*, la *guerre industrielle* employée sur mer comme système exclusif montrait son impuissance, ou du moins son inefficacité relative. »

Ainsi donc, l'héroïsme de nos corsaires, s'il flattait l'amour-propre national, ne parvenait pas à valoir les services des grandes flottes militaires, dont les beaux jours avaient cessé de briller. Si l'ardeur guerrière de ces intrépides marins avait trouvé à se dépenser sur une flotte militairement constituée, nul doute que notre situation eût été meilleure à la signature de la paix d'Utrecht. Mais le solide établissement naval de Colbert s'en allait à vau-l'eau.

La faiblesse des ministres avait sans doute contribué à cet effacement, chaque jour plus complet, de la marine royale ; pourtant ce serait faire injure à leur mémoire que d'oublier la part de la détresse du Trésor dans cette situation désolante. Les meilleures intentions étaient forcément paralysées devant le vide des caisses de l'État, devant la désorganisation intérieure qui en résultait. Quand le vainqueur de Denain, le maréchal de Villars, se rendit dans son gouvernement de Provence après la mort de Louis XIV, en 1715, il vit « avec douleur (c'est lui qui parle) les débris de notre flotte pourrissant dans les ports ». Et, de fait, en ces tristes temps, si proches d'une véritable splendeur, les arsenaux étaient livrés à l'abandon, les magasins étaient vides, les ateliers déserts, les vaisseaux délabrés et condamnés d'ailleurs à l'immobilité, faute de matelots, d'agrès et d'approvisionnements.

Ni le Régent, ni le cardinal de Fleury ne voulurent relever la marine de ses ruines. Dans le but non dissimulé d'acquérir les bonnes grâces de l'Angleterre, le gouvernement de la France ne chercha point à profiter de la trêve des armes pour restaurer l'édifice qu'on avait maladroitement laissé s'effondrer. En 1726, le budget du département était de 6 millions et demi ; en 1740, bien que remonté à 15 millions, il était insuffisant encore pour poursuivre les constructions nécessaires, et tandis qu'en 1730 nous comptions 51 navires de haut bord et 15 flûtes ou galiotes à bombes, en 1741, quand s'engagea la guerre de la succession d'Autriche, nous n'avions plus à mettre en ligne que 31 bâtiments. De cette guerre, nous devions sortir vaincus. La capture ou la perte de l'escadre du duc d'Anville, les deux combats du cap Finistère, des 3 mai et 25 octobre 1747 qui, malgré une héroïque défense, nous coûtèrent 11 vaisseaux, diminuèrent notablement nos moyens d'action sur mer, et les Anglais victorieux purent se croire les maîtres absolus de l'océan.

Toutefois n'est-il pas exact de prétendre, comme Voltaire dans son *Siècle de Louis XIV*, qu'à la signature de la paix nous étions réduits à un seul vaisseau. Sans doute les ports de Brest et de Rochefort, qui avaient eu à supporter plus directement le choc de la guerre, se trouvaient fort dégarnis, mais Toulon, qui n'avait équipé, en sept années, qu'une seule escadre de 15 vaisseaux (celle-là même que le lieutenant général Court-Labruyère mena au combat devant la Ciotat, en 1744), Toulon possédait encore en 1748 la force respectable de dix vaisseaux, deux frégates et six navires plus petits.

D'ailleurs, depuis la conclusion de la paix de 1748, la marine semblait remonter en faveur dans l'opinion. On reconnaissait de quel poids elle pouvait être dans nos destinées ; les crédits alloués s'élevaient graduellement, jusqu'à atteindre, en peu d'années, 30 millions de livres. Malheureusement les efforts avaient été trop tardifs, et quand, en 1756, devant les insultes répétées des Anglais à notre pavillon, on se décida à une nouvelle guerre, nos ports manquaient encore du nécessaire, c'est-à-dire de ces vastes ressources que le temps seul prépare et accumule. Sur nos 31 frégates et nos 60 vaisseaux, les trois quarts seulement étaient à peu près susceptibles d'armer immédiatement, tandis que l'Angleterre avait à flot 89 vaisseaux, 91 frégates et 67 corvettes ou bâtiments légers, complètement équipés.

La lutte nous fut d'abord avantageuse. Le brillant succès de la prise de Mahon par le maréchal de Richelieu, et la défaite de l'amiral Byng par l'escadre de La Galissonnière firent bien augurer du sort de nos armes. Mais les désastres ne tardèrent pas à faire place aux succès dès que la guerre, cessant d'être anglo-fran

çaise, fut devenue la coalition de la France, de l'Autriche et de la Russie contre l'Angleterre, alliée de la Prusse. Nous perdîmes peu à peu toutes nos colonies.

Avec l'arrivée de Choiseul au ministère des affaires étrangères, la guerre aurait pu prendre une face nouvelle, mais les désastres de l'escadre de La Clue à Lagos, de l'escadre du maréchal de Conflans à Quiberon, portèrent le dernier coup à nos armes. Il se trouva même un ministre de la marine, l'ex-lieutenant de police Berryer, pour proposer la vente à l'encan de toutes nos ressources maritimes. Enhardis par cette politique d'abandon, nos adversaires furent plus audacieux que jamais. Nos derniers comptoirs de l'Inde nous furent enlevés; enfin, une escadre commandée par Keppel, renouvelant avec succès une tentative malheureuse de 1758, débarqua douze mille soldats à Belle-Isle, sans qu'un vaisseau se présentât pour empêcher ce débarquement.



Louis Alexandre de Bourbon Comte de Toulouze, Duc Damville, Gouverneur de Bretagne, Pair de France et Grand Amiral

Nous étions irrémédiablement anéantis. Sur terre, la lutte ne se continuait plus. Sur mer, nous avions perdu au cours de cette sombre guerre de Sept Ans: 18 vaisseaux, 37 frégates tombés aux mains de l'ennemi, 19 vaisseaux, 19 frégates brisés dans les naufrages ou dévorés par les flammes! En vain, Choiseul avait-il signé en 1761 le *Pacte de famille* qui nous donnait l'appoint des forces de Parme, des Deux-Siciles et d'Espagne : les marines de ces pays étaient, comme la nôtre, tombées si bas qu'il n'y avait rien à attendre de leur union. L'heure était venue de traiter. Mais à quelles conditions pour nous?

Heureusement pour la France et pour la marine, Berryer avait cédé son portefeuille à Choiseul, déjà titulaire des affaires étrangères. Sitôt que la paix



DÉFAITE DES ANGLAIS À L'ANSE DE SAINT-CAST.
D'après une gravure ancienne.

fut signée, cette paix qui, au dire de Voltaire, nous était aussi nécessaire que le boire et le manger, la France vit rétablir sa marine. L'activité reparut dans les arsenaux. Une période de régénération s'ouvrit. Déjà, pendant les deux dernières années de la guerre, sous l'habile impulsion de Choiseul, plusieurs pro-

vinces et les principaux corps de l'État avaient offert la valeur de dix-sept vaisseaux de ligne.

Se préoccupant beaucoup de l'organisation intérieure de son département, Choiseul ne craignit pas de toucher aux ordonnances de Colbert et de Seignelay, qui, depuis un siècle, et malgré des changements de toutes sortes, avaient été religieusement respectées. Il mit les attributions des différents corps en harmonie avec leurs aptitudes spéciales et leur éducation particulière ; il multiplia les bâtiments en chantiers, tâche difficile depuis l'administration de Berryer, qui avait vidé les arsenaux de toute pièce de mâture et de tout bois de construction.

Son cousin, le duc de Praslin, lui succéda en 1766 ; il fut son fidèle continuateur. Ministre distingué, il acheva l'œuvre commencée avant lui, agrandit le port de Brest et envoya dans les mers du Sud le navigateur Bougainville pour donner une preuve de la vitalité de notre marine et faire connaître le nom Français aux peuplades océaniennes. Quand il quitta les affaires en 1771, il laissa la France avec 64 vaisseaux, indépendamment des navires qui étaient sur cale, toutes les matières nécessaires pour en construire dix ou douze de plus, et environ 50 grosses frégates ou corvettes. La marine était reconstituée.

Dans les guerres maritimes dont on vient de rappeler les événements, les épreuves ne nous avaient pas été épargnées. Les revers y avaient succédé aux déroutes, et jamais la fortune ne s'était décidé à sourire à nos flottes. Une chose pourtant devait empêcher notre amour-propre national de trop souffrir de ces souvenirs : c'est que, dans toutes les rencontres, nous avions eu le nombre contre nous. La détresse du royaume ayant empêché de maintenir à sa hauteur notre établissement naval, nos escadres, trop faibles, mal équipées, mal armées, couraient alors à des défaites certaines. Mais le fondateur de la marine royale avait assis son organisation sur des bases si solides qu'il devait suffire de peu d'efforts pour relever l'édifice. D'ailleurs, au cours de ces malheureuses guerres, le personnel n'avait pas toujours fait défaut à sa mission, il avait même beaucoup agrandi sa valeur professionnelle. Il ne méritait pas, comme on va le voir, d'être si cruellement traité par le sort dans les batailles navales.

II. — LES OFFICIERS

La hiérarchie se composait, sous Louis XV, des grades suivants, qui se subordonnaient les uns aux autres dans l'ordre indiqué : vice-amiral ; lieutenant général ; chef d'escadre ; capitaine de vaisseau ; capitaine de frégate ; lieutenant de vaisseau ; enseigne de vaisseau.

L'amiral, qui était un prince du sang, avait naturellement autorité sur tout le personnel. Les vice-amiraux pouvaient être faits maréchaux de France s'ils avaient rendu un éminent service de guerre : dans ce cas, ils avaient le pas sur leurs collègues.

Les aristocratiques compagnies des gardes de la marine ou des gardes du pavillon amiral, formées de jeunes gens à la noblesse prouvée, demeuraient toujours les pépinières du corps de la marine. Pourtant les cadres reçurent les officiers des galères, lorsque la flotte à rames fut supprimée, au mois de septembre 1749. Parfois aussi un *intrus* pénétrait dans les rangs de la marine en échangeant son grade de l'armée de terre : tel fut le cas de d'Estaing et de Bougainville, pour ne citer que les plus connus des transfuges de l'armée.

Jusqu'à Choiseul l'avancement avait été très irrégulier. Si jamais on n'eut à déplorer dans la marine le trafic des grades et la vénalité des emplois, la faveur du moins inspirait trop souvent les choix des ministres. On citait des gardes-marine ayant trente-cinq ans d'âge, et par contre des capitaines de vaisseau ayant beaucoup moins que cela. Mais Choiseul s'empressa de mettre à la retraite un bon nombre d'officiers usés par l'âge ou incapables, et les choses ne tardèrent pas à changer : on arriva lieutenant de vaisseau vers trente ans; douze ou quinze années étaient ensuite nécessaires pour gagner les insignes de capitaine de vaisseau; dans ces conditions on ne parvenait à la situation d'officier général qu'une fois la cinquantaine bien sonnée.

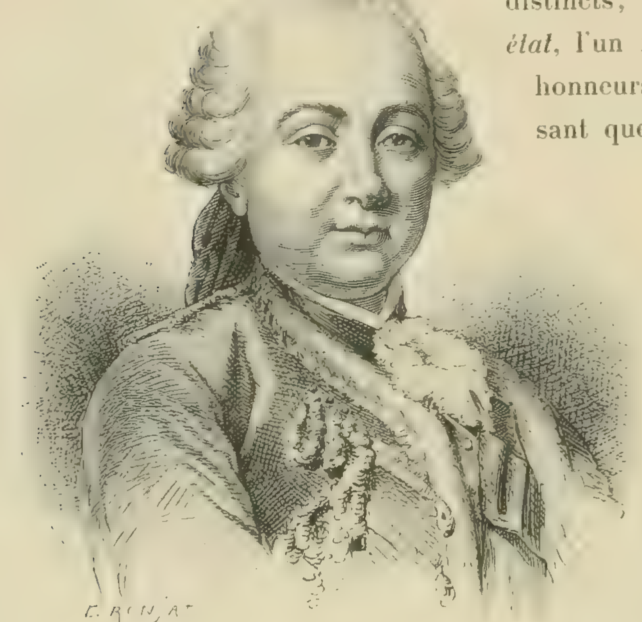
Une ordonnance de 1764 régularisa officiellement la situation des volontaires, c'est-à-dire des jeunes gens *de bonne famille* que l'on autorisait à venir faire leur apprentissage de marin sur les vaisseaux de guerre. Après quatre années de navigation ils pouvaient passer au service du roi « s'ils s'en étaient rendus dignes par leurs belles actions ».

Les capitaines de la marine du commerce pouvaient trouver accès dans la flotte royale avec les grades, dits intermédiaires, de capitaine de brûlot et de lieutenant de frégate, si quelque fait d'éclat les distinguait au cours d'une guerre soit dans la défense d'un convoi, soit dans le commandement d'un corsaire. Le capitaine de brûlot avait le pas sur l'enseigne de vaisseau et sur le lieutenant de frégate; mais le lieutenant de frégate était subordonné à l'enseigne. Quant aux maîtres d'équipage et aux pilotes que leurs services recommandaient d'une façon notoire, ils obtenaient le grade de capitaine de flûte.

Ainsi, l'entrée des officiers de roture dans la marine royale n'était point chose inconnue, mais elle n'avait lieu qu'exceptionnellement; elle conservait

toujours le caractère d'une faveur insigne. Il fallait des actions d'éclat pour la mériter. Ces officiers « sans naissance » s'éternisaient d'ailleurs dans leurs grades subalternes sans espoir d'avancement. Ils n'avaient pas tout à fait le même uniforme que leurs chefs du « grand corps »; leur culotte était bleue, les retroussis de leur habit était bleus aussi, tandis que les officiers venant de la noblesse, culottés d'écarlate, avaient leur habit orné de rouge. De là le nom d'officiers *bleus* donnés à la petite marine des bourgeois, par opposition à la grande marine des aristocrates, des officiers *rouges*.

Il y avait donc deux marines, deux corps distincts, celui du *grand* et celui du *petit état*, l'un menant aux grades suprêmes, aux honneurs et à la gloire, l'autre ne connaissant que les grades infimes, que les positions secondaires. Fâcheuse et inutile dualité qui engendrait mille froissements, qui alimentait mille rancunes. Les officiers de la noblesse traitaient avec une indifférence marquée leurs collaborateurs modestes des grades intermédiaires, et cependant beaucoup de ces derniers les valaient, ou même les surpassaient, en savoir professionnel, en expérience de la mer, en pratique du métier. Leur éducation péchait-elle en quelques points? Manquaient-ils de cette distinction de manières que les gens bien nés recherchaient? Cela se peut, mais ils étaient de bons et surtout d'utiles serviteurs du pays et ils méritaient mieux que du dédain.



LE DUC DE CHOISEUL, d'après Vanloo.

L'esprit de caste se doublait, dans la marine, de l'esprit de corps, et de fâcheux excès s'y produisaient. Gentilshommes très imbus de leurs privilèges, membres d'un corps aristocratique et fermé, « messieurs de l'épée » tenaient en médiocre considération quiconque n'était pas des leurs. Les officiers d'administration, dédaigneusement appelés « officiers de plume », n'étaient pas mieux traités que les officiers bleus. Sortis pour la plupart des classes bourgeoises, il semblait qu'ils eussent tort d'aspirer à quelques honneurs ou prérogatives. De là entre

l'épée et la plume des animosités, des hostilités sans fin, qui déconsidéraient les personnes et nuisaient au bien du service. Pourtant les officiers de la marine étaient rarement de la première noblesse. L'armée navale ne recevait que les cadets de grande famille; encore ceux-ci y étaient-ils peu nombreux. On trouvait surtout dans la flotte des gens de petite noblesse manquant de crédit et de fortune.

« Quand je pris le département de la marine, on était occupé à se déchirer dans l'intérieur, à se mépriser, à dire du mal du ministre, des bureaux, des uns et des autres. » Ainsi parlait Choiseul dans un mémoire au roi, daté de 1765. L'inaction où la flotte royale avait été tenue pendant les premières années du règne de Louis XV, les revers qu'elle avait subis ensuite, devaient être pour quelque chose dans le fâcheux état d'esprit que le ministre signalait à son souverain, mais tout le mal ne venait point seulement de ces causes. Les officiers sortis des compagnies des gardes-marine

avaient un tel orgueil que les relations entre inférieurs et subalternes étaient difficiles, que souvent l'autorité des chefs était méconnue, que les règlements demeuraient lettre morte. Bref le corps des officiers de marine ne ressemblait en rien à une école de discipline.

Si j'ai commencé par porter ce jugement sévère, c'est afin de pouvoir louer plus à mon aise, de ce qu'ils ont fait de bien, les officiers qui servaient dans la marine royale vers le milieu du XVIIIe siècle. Ils ont posé les bases de la science nautique, et la postérité doit leur en savoir gré. Dans une époque frivole entre toutes, ils se sont adonnés aux études scientifiques, ils ont cherché à accroître leurs connaissances théoriques : un tel mérite ne doit point être passé sous silence. C'est ainsi que le règne de Louis XV, si désastreux d'autre part, fut celui où l'art de la navigation fit le plus de progrès. A côté de Bernoulli, de Bouguer, et de Bourdé de la Villehuet, qui écrivaient des *Traités du navire*, Duhamel publiait ses ouvrages sur les cordages et sur les bois, de Morogues établissait une tactique navale. Une association, connue sous le nom d'*Académie royale de marine*, qui fut fondée à Brest en 1752, eut une très grande part dans ce progrès. C'était une sorte d'école supérieure et libre, où ne tardèrent pas à se développer singulièrement l'esprit de recherche et le goût des travaux utiles. Les savants mémoires publiés par plusieurs de ses membres fixèrent à diverses reprises l'attention de l'Académie des sciences, qui fit de l'Académie de marine une de ses affiliées.

D'ailleurs l'étude des sciences exactes n'absorbait pas tout à fait les officiers de la flotte royale. Ils sentaient, d'eux-mêmes, que la pratique avait été trop négligée dans le passé et que leurs devanciers avaient eu tort de se croire seulement faits pour commander, sans rien connaître des détails du métier. Manœuvre, canonnage, voire même infanterie ils étudiaient et pratiquaient tout dans les compagnies des gardes-marine. Devenus officiers, ils ne se contentaient plus, comme le permettait l'ordonnance de 1689, « d'être présents à toutes les manœuvres qui se faisaient pendant leur quart et d'empêcher le bruit et la confusion », ils ne voulaient plus être, comme naguère, « de simples quartiers-maîtres destinés à encourager les matelots, à activer la manœuvre commandée par les maîtres ». Ils commandaient eux-mêmes.

Ils s'étaient empressés d'acquérir les connaissances nécessaires pour la conduite du navire. Le pilote, sur qui tout reposait jadis, qui s'occupait seul de l'*estime* de la route, perdait peu à peu de son importance ; il n'était plus chargé que d'une surveillance secondaire ; il devenait, ce qu'il est resté depuis, un simple timonier.

Cette estime, cette évaluation du chemin parcouru était faite jusqu'alors avec des instruments très rudimentaires. On estimait la vitesse avec le *bateau de loch*, on savait grâce à la boussole dans quelle direction on avait marché, et on déduisait de ces deux éléments le point où l'on devait être. La vitesse et par suite la distance parcourue étaient évaluées fort inexactement, la direction n'était pas plus certaine, en sorte que le point obtenu était presque toujours erroné. A ces erreurs se joignaient celles causées par les cartes marines, qui ne contenaient que les plus vagues indications sur le gisement réel des terres et des écueils. On naviguait, pour ainsi dire, à la grâce de Dieu. Les gens qui osaient s'aventurer sur les flots ne le faisaient pas sans les plus vives appréhensions et trouvaient sage de rédiger leur testament avant de s'embarquer.

Comment d'ailleurs les sinistres n'étaient-ils pas plus fréquents ? Comment les naufrages ne se renouvelaient-ils pas chaque jour? C'est ce qu'il est assez difficile de comprendre. Mais un seul sinistre est un sinistre de trop et il importait de trouver des méthodes de navigation plus sûres. Ce problème a été résolu par les officiers de marine du XVIIIe siècle. Ils appliquèrent à la fois l'astronomie et l'horlogerie à leur science et triomphèrent de difficultés jusque-là insurmontées. Le lieutenant de vaisseau de Fleurieu contribua largement à ce résultat, en poussant à fond la question des montres marines, en vulgarisant l'usage du *sextant* d'invention récente. Ses voyages de circumnavigation, couronnés d'un plein succès, établirent que la sécurité de la route en mer était désormais une réalité.

Les qualités morales ne manquaient pas aux officiers de la marine : la bravoure, l'audace, l'intrépidité, ils avaient tout cela; et si parfois, au cours des guerres, on put reprocher à quelques-uns de tristes défaillances, la lâcheté ou la bassesse du caractère n'y était pour rien, seules une sotte jalousie, une coupable rivalité pour un collègue ou pour un chef causaient ces déplorables aberrations. On leur a fait un crime de ne s'être pas toujours montrés désintéressés, et d'embarquer, par exemple, au moment du départ pour une campagne lointaine toute une « pacotille » d'objets divers, propres à être revendus avec bénéfice aux indigènes des pays visités. Certes « cet acte de roture, comme on disait, s'alliait mal avec un ton de noblesse ». Mais il faut ne pas oublier que les officiers de l'ancienne marine se recrutaient surtout parmi la petite noblesse très pauvre des provinces maritimes; que, pour faire figure, ces gentilshommes étaient assoiffés de gain; et que, d'autre part, l'État en usait au point de vue du versement de leur solde avec une désinvolture sans pareille. Jamais leurs appointements ne leur étaient acquittés régulièrement : on leur devait des mois, des

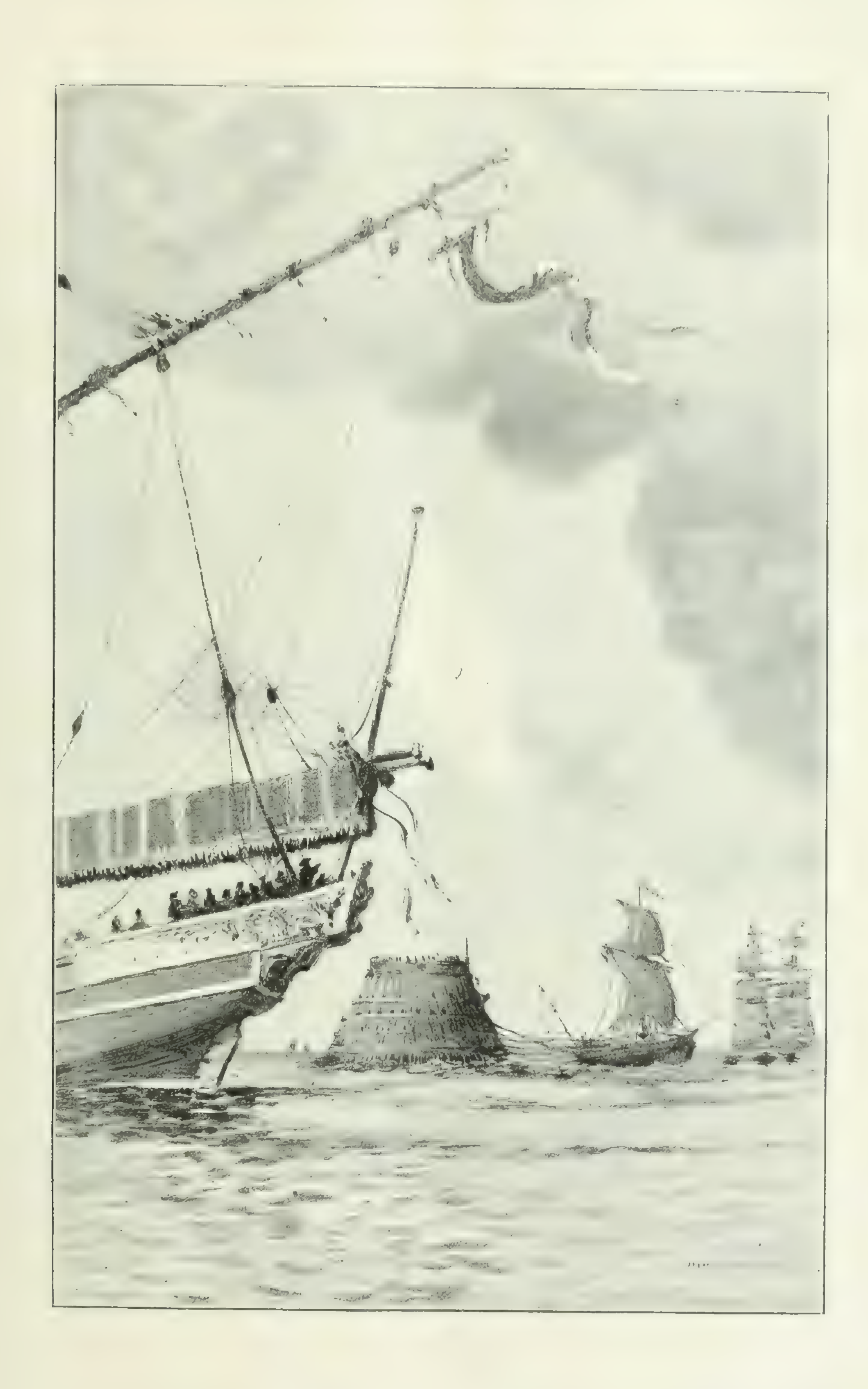
années entières. Sous la Régence, il fallut prolonger de trois mois en trois mois, pendant six ans, la surséance qui leur était accordée pour le payement de leurs dettes : « Un de nos étonnements, écrivait M. de Vauvré, intendant à Toulon en 1716, est de voir la constance des officiers de tous rangs et comment ils peuvent subsister. Monseigneur le comte de Toulouse, monsieur le maréchal d'Estrées et moi ne cessons de représenter leur triste situation, mais quelque pitié qu'elle fasse à Monsieur le duc d'Orléans, nous voyons qu'il est dans l'impossibilité d'y remédier. » Ces représentations sur le non-payement des soldes se reproduisaient sans cesse. C'est un refrain qui ne cessa d'ailleurs pas tant que dura l'ancien régime. Un jour on offrit à un lieutenant, qui criait misère, 2000 livres de marchandises de l'arsenal à valoir sur son traitement! La faim, qui fait sortir les loups du bois, peut aussi pousser les gens les plus dignes et les plus nobles à trafiquer de leur métier.

Les traitements étaient les suivants, depuis 1762, où le roi « avait reconnu l'insuffisance des anciens traitements » : le vice-amiral 24 000 livres par an, le lieutenant général 12 000, le chef d'escadre 6 000, le capitaine de vaisseau 3 000 ou 3 600 suivant le temps de grade, le lieutenant de vaisseau 1 600 livres, le capitaine de brûlot 1500, le lieutenant de frégate 840, le capitaine de flûte 1 000, l'enseigne 800. Il faut plus que doubler tous ces chiffres pour avoir leur équivalent dans notre monnaie courante ; néanmoins on voit que les soldes n'étaient pas fort élevées. Des suppléments étaient attachés à certaines fonctions ; ils variaient de 400 à 600 livres pour les officiers subalternes, de 600 à 2 000 livres pour les officiers supérieurs. C'était le cas des commandements à la mer. Des parts, prélevées sur les prises faites aux ennemis, amélioraient aussi la situation. De plus l'usage des récompenses pécuniaires s'était établi depuis longtemps, et pour tel fait d'armes, pour tel exploit, voire même par le seul fait de la distinction des services habituels, des sommes d'argent étaient remises aux officiers, soit à titre de gratification une fois donnée, soit à titre de pension viagère. Beaucoup d'entre eux recevaient des récompenses de 1500, de 1 200, de 1000, de 600 livres, prélevées soit sur le Trésor royal, soit sur les fonds de la marine, soit encore sur les fonds des Invalides, quelquefois même sur les dépenses secrètes. Il n'était pas rare qu'un même officier cumulât deux ou trois pensions s'il avait trouvé plusieurs occasions de se distinguer : c'étaient autant de rentes qui venaient grossir ses appointements.

La décoration de Saint-Louis, très prisée dans la marine, car elle n'était donnée qu'après vingt ans de service, procurait aussi des avantages d'argent. Les grand-croix touchaient 6000 ou 4000 livres, les commandeurs 4000 ou 3000

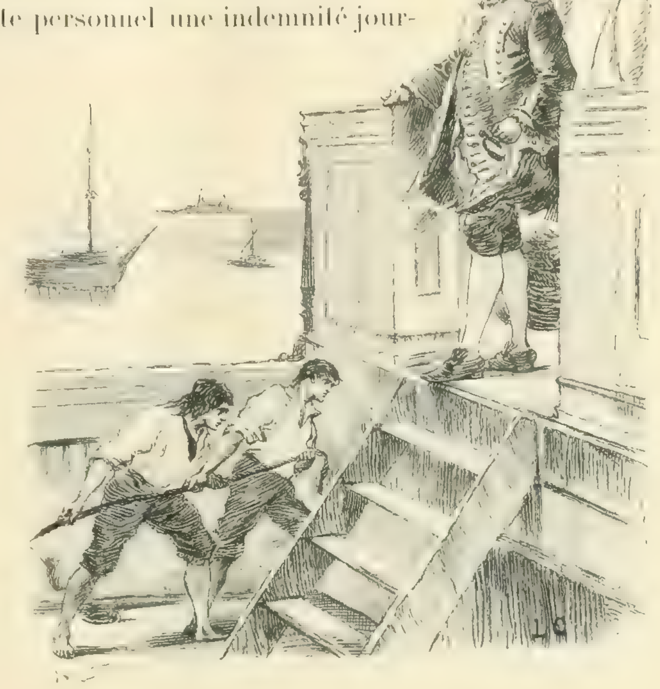


Le mouillage d'un cône de la digue de Cherbourg.



et les chevaliers voyaient leur pension varier depuis 200 jusqu'à 2000 livres, au fur et à mesure que les vacances se produisaient parmi les titulaires plus anciennement nommés et plus largement dotés.

Quand ils étaient embarqués, les officiers touchaient une ration de vivres comme tout marin de l'équipage, et le commandant, chargé de les nourrir à sa table, recevait pour eux une indemnité de frais de table réglée à cinquante sous par jour. Hors de France, en Amérique et au delà de la Ligne, cette indemnité se montait à quatre livres par jour. En outre, le commandant ou l'officier général tenant la table avait pour son compte personnel une indemnité journalière ainsi fixée : le vice-amiral 120 livres, le lieutenant général 60, le chef d'escadre 50, le capitaine de vaisseau de 28 à 40 livres suivant l'importance de son navire, le capitaine de frégate 24, le lieutenant de vaisseau 20, le capitaine de brûlot 18, l'enseigne 16, le lieutenant de frégate 14, le capitaine de flûte 12. L'amiral nourrissait le personnel supérieur de son escadre. La table d'un commandant se composait du second ou lieutenant en pied, des quatre officiers de quart, des officiers des troupes embarquées, de l'écrivain, de l'aumônier et du chirurgien. Il était passé aux officiers généraux cinq valets, aux capitaines de vaisseau deux, aux autres officiers un.


OFFICIER SOUS LOUIS XV.

La pension de retraite, octroyée grâce à une retenue de quatre deniers par livre faite sur les appointements, n'avait pas un taux fixé d'une manière absolue. Elle dépendait de l'ancienneté des services et surtout de la faveur des chefs. Un lieutenant retiré touchait de 800 à 1200 livres, un capitaine de vaisseau de 2500 à 3000. Les blessures et les actions d'éclat faisaient élever le taux de la retraite. Les veuves étaient aussi pensionnées, mais très irrégulièrement, et la générosité de l'État s'étendait jusqu'aux enfants, aux sœurs, aux

neveux et aux nièces des officiers morts, qui touchaient des pensions de 300 à 400 livres.

Les ordonnances du temps fixèrent comme suit, les brillants costumes des officiers du temps de Louis XV : « Habit bleu, doublure, paremens, veste, culotte et bas rouges, l'habit sans paniers, les manches en botte, l'habit et la veste bordés *à la bourgogne* d'un ou de plusieurs galons d'or brodés ; les manches également ornées d'un ou de deux galons, le chapeau bordé d'or, les épées et boucles des souliers dorées, le ceinturon de façon de peau d'élan, doublé et piqué de fil d'or. » Les gardes portaient l'aiguillette en or sur l'épaule droite. Les gardes du pavillon avaient en plus un bordé d'or large d'un pouce autour des manches et des poches du justaucorps.

Les règlements obligeaient au port continuel de l'uniforme dans le service et défendaient de faire aucun changement à la tenue. Ces prescriptions n'étaient point superflues : il n'y avait pas si longtemps que les officiers du grand roi avaient repoussé l'uniforme qu'ils comparaient à une livrée et il convenait aussi d'empêcher les élégants de parer leur costume militaire d'un fouillis de fanfreluches et de dentelles.

III. — LES MATELOTS

Le matelot se trouvait un peu mieux traité à bord que par le passé. Il était attaché à une escouade, que commandait un officier ayant pour devoir de s'occuper des hommes, de leur bien-être et de leur tenue. Dans les courts armements des époques antérieures, les rapports de l'officier et du matelot pouvaient être rares : on armait en été, on désarmait en hiver; même aux époques de guerre, une trêve se concluait de consentement tacite pour la mauvaise saison ; on ne connaissait que des campagnes de quelques mois. Dans de telles conditions les liens entre les chefs et les subordonnés se réduisaient à peu de chose. Les navigations augmentant de durée, on se rapprocha davantage les uns des autres ; en même temps la bonne tenue de l'équipage apparut comme un progrès essentiel à obtenir.

Chose étrange, les chefs de la marine ne s'étaient pas encore souciés de donner un uniforme au matelot. Ils se bornaient à veiller à ce qu'il eût des effets en nombre suffisant, mais ces effets n'étaient pas d'un modèle déterminé. Chacun s'habillait à sa guise. Aucun signe distinctif ne différenciait les gradés : ceux de la manœuvre se remarquaient à leurs sifflets d'argent, mais les autres restaient confondus avec la masse de l'équipage. Certains commandants avaient pour habitude d'habiller les maîtres du bord à leur livrée; d'autres se contentaient de

leur faire porter en sautoir un large baudrier orné d'une plaque d'argent, armoriée à leur blason. La question du costume uniforme est certes minime si on ne l'envisage qu'au point de vue de l'harmonie des couleurs, mais elle touche de près à des questions d'hygiène, et en cela elle acquiert de l'importance.

Or l'hygiène était bien négligée. « Les maladies », dit *le Matelot politique*, ouvrage paru en 1765, « portaient la désolation dans les équipages sans que les précautions les plus élémentaires fussent prises pour les prévenir. » Le défaut de ventilation des cales, l'habitude de ne donner qu'un hamac pour deux hommes, l'usage de fûtailles en bois pour conserver l'eau, contribuaient à rendre les navires malsains, et à répandre le typhus et le scorbut. En 1740, le marquis d'Antin, parti de Brest avec une escadre considérable, se vit bientôt contraint de revenir au port avec ses équipages décimés. En 1747, M. d'Aché, se dirigeant vers l'Inde avec neuf bâtiments, dut relâcher à Rio des mois entiers pour remettre sur pied ses matelots minés par le terrible scorbut. En 1757, Dubois de la Motte ne put, pour de semblables raisons, poursuivre sa mission en Amérique ; il rentra à Brest où il porta la contagion et la ville perdit plus de 10000 âmes. Les hôpitaux de la marine manquaient d'espace et les malades entassés s'y guérissaient difficilement. A Toulon, au dire de l'intendant, les salles d'hôpital « faisaient gémir l'humanité ».

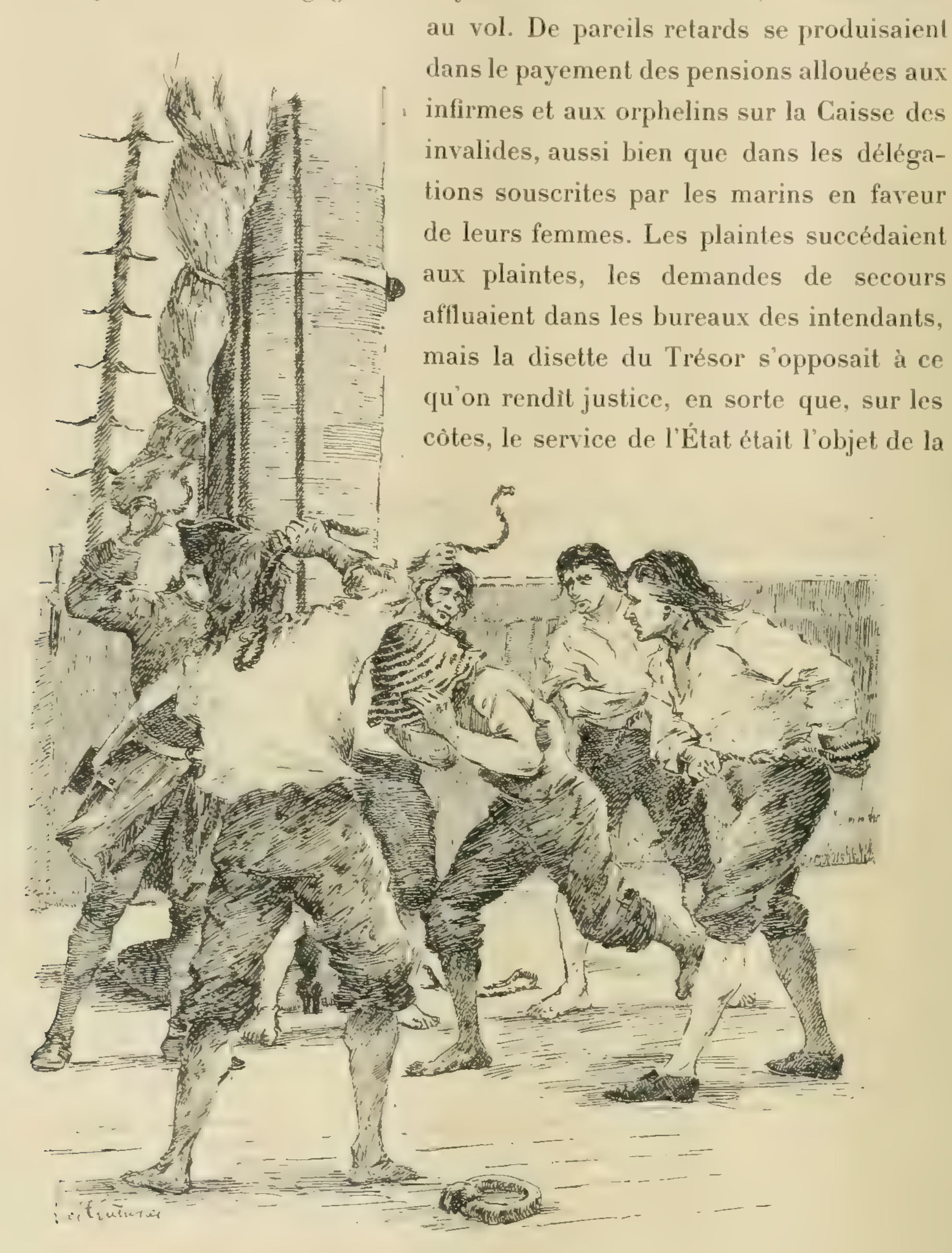
On veillait cependant avec plus de soin qu'autrefois à bien nourrir le matelot. Un officier civil, dénommé *commis aux revues et approvisionnements*, surveillait à bord les comptes de l'agent du munitionnaire. Il était donné par semaine quatre dîners gras en lard, bœuf salé ou cochon salé, sauf dans les relâches, où on achetait de la viande fraîche ; les trois dîners maigres étaient de morue ou de fromage ; les repas du soir étaient de légumes. On délivrait à chaque homme vingt-quatre onces de pain et trois quarts de pinte de vin ou une pinte et demie de bière ou de cidre. Tout cela mettait la ration journalière à treize sous environ.

Les peines corporelles subsistaient toujours, depuis les fers jusqu'à la cale, en passant par les coups de corde et la bouline.

Les soldes n'avaient pas varié depuis Colbert et demeuraient fixées à 14 livres, 16 livres ou 21 livres selon le temps de service. Les marins trouvaient cette paye d'autant plus faible que les capitaines du commerce leur donnaient 35 ou 40 livres. Les grades de quartier-maître, de contremaître, de second et de premier maître élevaient progressivement la solde depuis 24 jusqu'à 70 livres avec des suppléments de 6 à 10 livres.

Il va sans dire que cette solde était irrégulièrement payée, que, sans cesse,

l'État était en retard pour acquitter sa dette et que les malheureux matelots, privés de leur argent si durement gagné, se voyaient réduits à la misère, à la mendicité, au vol. De pareils retards se produisaient dans le payement des pensions allouées aux infirmes et aux orphelins sur la Caisse des invalides, aussi bien que dans les délégations souscrites par les marins en faveur de leurs femmes. Les plaintes succédaient aux plaintes, les demandes de secours affluaient dans les bureaux des intendants, mais la disette du Trésor s'opposait à ce qu'on rendît justice, en sorte que, sur les côtes, le service de l'État était l'objet de la



MATELOT PUNI PASSANT A LA BOULINE.

plus vive aversion. Le dur régime des classes n'était pas fait d'ailleurs pour ramener les populations à de meilleurs sentiments. Le résultat de ces procédés détestables était le dépeuplement des provinces maritimes.

Écoutez ce que le chevalier de Mirabeau, chargé d'une inspection des Classes en 1756, écrivait à son frère, le père du tribun : « A Calais, à Gravelines, à Boulogne, le pays est misérable et semble ravagé par une longue peste » ; en se promenant avec le duc de Chaulnes, gouverneur de la Picardie, il a vu « à trois ou quatre reprises des troupes de femmes de matelots se jeter aux pieds du gouverneur en demandant miséricorde et en montrant de petits enfants pâles et décharnés : leurs maris étaient morts ou prisonniers en Angleterre ; beaucoup aussi s'étaient enfuis pour éviter d'être enrôlés ». Les écrivains les plus modérés dénonçaient des faits regrettables ; les personnages les moins suspects d'animosité contre l'administration de la marine, certains de ses membres même, portaient sur le personnel des Classes des jugements sévères. M. Charron, inspecteur de ce service en 1751, signalait les « rigueurs, les exactions, les injustices exercées par les commissaires, chez lesquels parfois l'avidité la plus basse, la faiblesse, la paresse, l'ignorance avaient occasionné le désordre ». Il ajoutait que ces fonctionnaires étaient tous d'un accès difficile, qu'ils manquaient de politesse et tenaient rarement compte des réclamations qui leur étaient transmises, enfin qu'« on ne trouvait près d'eux qu'humeur et dureté ». Le juriste Valin, commentateur au XVIIIe siècle de l'ordonnance de Colbert, s'écriait que « le despotisme du personnel des Classes était capable de rebuter les marins ». C'est précisément ce qui arrivait, au grand détriment de notre marine.

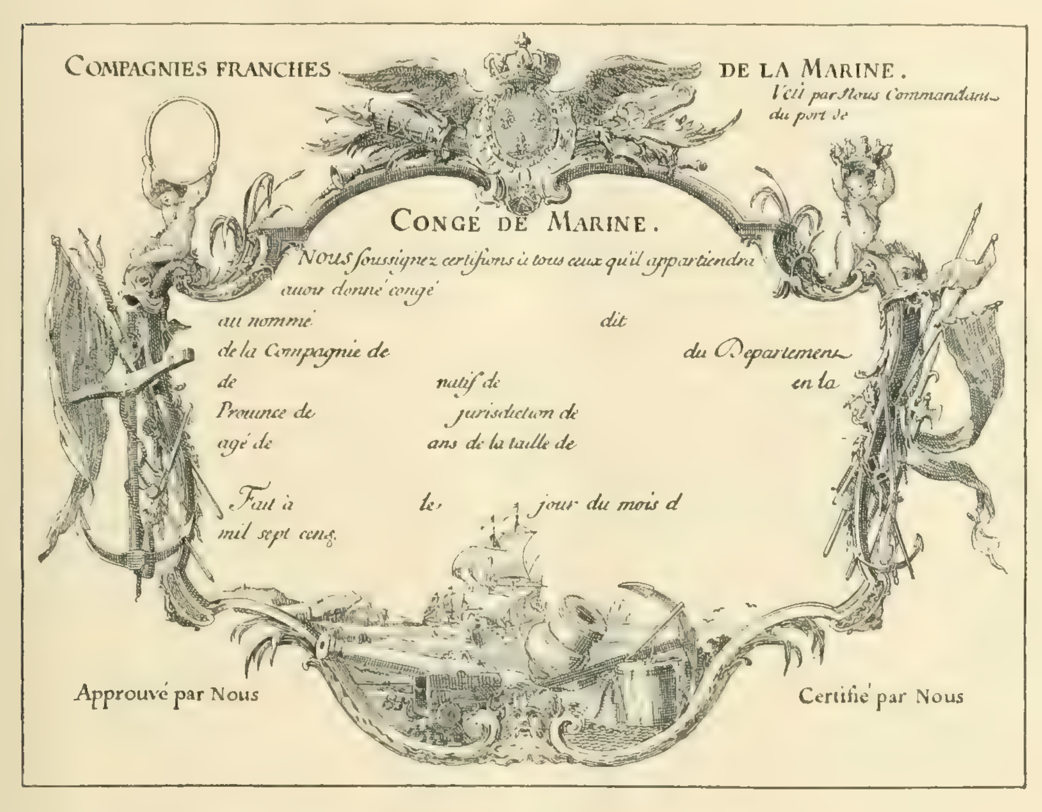

« J'AI VU DES TROUPES DE FEMMES DE MATELOTS SE JETER AUX PIEDS DU GOUVERNEUR. »

IV. — LES TROUPES

L'ordonnance de 1692, qui avait créé le corps de l'artillerie de marine, avait assimilé les divers grades de ce corps à ceux de la marine. En 1741 survint une nouvelle ordonnance, établissant que les officiers d'artillerie se recruteraient parmi les gardes-marine. Tout en ayant un brevet d'artilleurs, ils conservaient la qualité d'officiers de vaisseau, et comme tels concouraient au service du bord. Les capitaines d'artillerie commandaient par exemple les galiotes à bombes, qui exigeaient des connaissances plus spéciales en artillerie. Cette organisation dura jusqu'en 1761, où Choiseul, qui tenait dans ses mains les deux portefeuilles de la guerre et de la marine, fusionna les deux services, artillerie de terre et artillerie de marine, et décida que les deux départements auraient un même corps d'artilleurs. L'ordonnance nouvelle joignit donc aux six brigades de l'artillerie de l'armée les compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonniers qui, on s'en souvient, assuraient le service des canons à bord des vaisseaux du roi. Les bombardiers et les apprentis-canonniers formèrent trois brigades, dont chacune, forte de huit compagnies, fut affectée aux trois ports de guerre. Cette organisation était à peine en vigueur qu'on se prit à regretter, sur la flotte, l'absence de canonniers ayant la pratique de la mer, ayant l'estomac et le pied marins, et dès 1766 on rétablit les compagnies de matelots apprentis-canonniers. Cette mesure précéda de peu le retour de l'artillerie de marine au département de la marine. Les officiers de marine tenaient en effet pour les bombardiers; ils les savaient habiles, disciplinés et ils trouvaient en eux, dans maintes circonstances de navigation, des hommes au courant des manœuvres.

En 1762 Choiseul supprima les cent compagnies franches qui depuis Seignelay assuraient le service de la mousqueterie à bord. Il décida qu'en leur lieu et place quarante bataillons d'infanterie de l'armée de terre seraient affectés à la flotte et aux colonies. En prenant cette mesure, Choiseul se flattait d'obtenir l'union des deux armées de terre et de mer, « parce que les ennemis de la France sont les Anglais et qu'il faut employer le génie de toutes les forces de la nation contre eux ». Mais dans la marine on ne partageait pas l'espoir de Choiseul, et l'expérience confirma l'appréhension des commandants, qui ne voyaient pas dans ces soldats de très utiles auxiliaires. En vain les encourageait-on à se porter aux manœuvres des voiles hautes par des suppléments de trois livres par mois : fantassins ils étaient, fantassins ils restaient. Le travail du bord leur déplaisait, ils se croyaient déshonorés de tenir un balai pour nettoyer le pont, ou une corde

pour hisser une barrique; ils ne se mêlaient point à l'équipage; le service de mer les rebutait visiblement et les désertions étaient nombreuses parmi eux. Il est d'ailleurs presque superflu d'ajouter que les régiments de l'armée choisissaient pour former les détachements des vaisseaux ce qu'ils avaient de plus médiocre. Les capitaines se plaignaient souvent de la piètre qualité des sujets qu'on leur embarquait, ils ajoutaient à leurs plaintes des représentations sur le dénuement des soldats « à peine vêtus de haillons ou de sarraux de toile » et


COMPAGNIES FRANCHES DE LA MARINE.

Vû par Nous Commandant du port de

CONGÉ DE MARINE.

NOUS soussignez certifions à tous ceux qu'il appartiendra avoir donné congé au nommé dit de la Compagnie de du Departement de natif de en la Province de jurisdiction de agé de ans de la taille de

Fait à le jour du mois d mil sept cens

Approuvé par Nous

Certifié par Nous

CONGÉ DE SOLDATS DES COMPAGNIES FRANCHES

armés de fusils « incapables de servir ». Ces fâcheuses pratiques auraient été évitées avec un corps spécial relevant de la marine, que la marine aurait recruté, équipé et payé; les officiers étaient donc fondés à en désirer l'institution.

Pour compléter l'énumération des troupes à la charge de la marine royale, il faut citer les *pertuisaniers*, ayant la garde des forçats dans les bagnes établis à terre, après la suppression des galères; puis un personnel de *suisses* et d'*archers* employés à la surveillance et à la police des établissements maritimes. Sous les ordres des *prévôts* et de leurs lieutenants, les archers avaient en outre à réprimer les délits et les crimes commis dans les arsenaux.

V. — LES PORTS ET ARSENAUX

M. de Boullé, venu au ministère après M. de Maurepas, fut assez heureux pour obtenir des crédits un peu plus élevés que son prédécesseur, et il put entreprendre dans nos ports les travaux les plus urgents. Il fit disparaître le corps des galères en 1749, répartit les 4000 condamnés de la chiourme entre les trois grands ports pour y servir aux travaux de force, et supprima l'arsenal de Marseille, ce qui permit de reporter sur Toulon plus de sollicitude et de dépenses. En 1770 Choiseul-Praslin acheta à la Compagnie des Indes, tombant en dissolution, le port de Lorient où se trouvaient des magasins tout approvisionnés, un matériel en bon état, des édifices agencés pour les besoins des armements, en un mot un véritable arsenal[1].

Les ordonnances de Colbert et de Seignelay sur la direction des ports subsistaient depuis quatre-vingts ans sans changements appréciables, faisant de l'intendant le personnage en évidence, à la fois ingénieur, financier, administrateur, voire même artilleur. A défaut d'autre mérite, cette organisation avait l'avantage de l'unité d'action, mais elle avait le tort de ne pas faire la part assez belle aux officiers de vaisseau. Très exclusifs d'esprit, ces officiers regardaient comme blessante la tutelle des intendants, étrangers à leur corps et souvent de moindre noblesse qu'eux-mêmes. Très avides de paraître et très jaloux d'autorité, ils supportaient en outre à regret un régime qui ne leur donnait ni une prééminence d'opinion ni un pouvoir effectif. Ils poursuivirent donc avec la plus opiniâtre ténacité l'abaissement de ces officiers civils trop bien partagés, trop influents à leurs yeux. M. de Choiseul entra dans leurs vues en 1765. Il releva l'autorité du lieutenant général qui, dans le port, exerçait le commandement de la marine. Il lui donna l'inspection et l'initiative sur toutes choses, une action directe sur le capitaine de port, le soin de surveiller les armements et d'ordonner l'embarquement du personnel. Mais ce n'était point assez au gré d'officiers qui, loin de demander un partage d'attributions entre leur corps et celui « de la plume », rêvaient l'absorption complète de ce dernier. D'ailleurs de graves embarras naquirent bientôt de cette nouvelle organisation; le mélange des fonctions occasionna de la confusion et des conflits d'autorité; l'inimitié des deux corps s'accentua davantage.

1. La Compagnie céda en même temps que le port 20 vaisseaux, 14 frégates, la propriété des comptoirs, tous les effets de la marine et de la guerre, 2400 esclaves qu'elle avait aux îles, moyennant 30 millions, plus un payement de 16 millions et demi qui lui étaient dus par le gouvernement.

Les officiers civils bénéficièrent cependant de l'ordonnance de Choiseul. La qualification d'officiers de plume, qui les froissait, fut remplacée officiellement par celle d'*officiers d'administration de la marine*. De plus, au dessous des commissaires qui, avec les commissaires généraux, étaient les seuls subordonnés de l'intendant, on créa des sous-commissaires et des élèves commissaires. Les emplois d'élève-commissaire étaient donnés aux fils de famille âgés de dix-huit à vingt et un ans, catholiques, sachant l'arithmétique et écrivant correctement. Ils servaient à terre pendant dix-huit mois, après quoi ils étaient examinés par l'intendant, qui les déclarait



PORT DE DUNKERQUE AU XVIIIe SIÈCLE.

admissibles au grade de sous-commissaire, ou les congédiait si leur aptitude n'était pas suffisante.

On comptait environ 450 officiers d'administration des divers grades, en comprenant le personnel des Classes. Les intendants touchaient de 24000 à 30000 livres, les commissaires généraux de 14000 à 17000 livres, les commissaires de 4000 à 9000 livres, les sous-commissaires de 2000 à 3000. Les conditions matérielles des administrateurs étaient donc équivalentes à celles des officiers militaires.

Les constructeurs bénéficièrent aussi du passage aux affaires de M. de Choiseul. S'ils étaient restés longtemps de simples charpentiers, des maîtres de la hache, habiles seulement par la pratique et l'expérience du passé, ils avaient récemment beaucoup gagné en science technique. Depuis que Bernoulli et Euler avaient abordé et résolu, l'un en 1738, l'autre en 1749, les problèmes de l'hydrodynamique, les constructeurs avaient étendu le cercle de leurs connaissances, en y ajoutant l'hydraulique et la mécanique; ils avaient fixé les

règles de leur art, ils en avaient contrôlé les lois empiriques par des méthodes scientifiques : ils étaient, en un mot, devenus des ingénieurs. Choiseul leur en reconnut le nom officiel en 1765. Il leur donna en même temps une hiérarchie spéciale, fixa les conditions du concours qui admettait aux places de sous-ingénieurs et réorganisa l'école de construction, établie à Paris, pour les élèves-ingénieurs. Leur corps comprenait quarante-cinq membres, dénommés : ingénieur en chef, ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs, élèves-ingénieurs. A eux le soin des constructions neuves, des refontes, des radoubs. Toutefois dans chaque arsenal fonctionnait un Conseil de construction, appelé plus tard Conseil de marine, présidé par le commandant et dont faisaient partie l'intendant, des officiers et des ingénieurs, pour examiner les plans des nouveaux vaisseaux et pour résoudre les questions relatives à la réparation des anciens.

Les ouvriers des ports comprenaient toujours deux catégories, celle des ouvriers bénévoles et celle des ouvriers des Classes, levés par l'intendant pour compléter les effectifs des ateliers et chantiers. On travaillait à la journée et l'on estimait que ce régime de travail était plus cher d'un tiers que le travail à la tâche. La journée de l'ouvrier revenait à l'État à vingt-deux sous en moyenne.

VI. — L'ARMEMENT ET LES CONSTRUCTIONS NAVALES

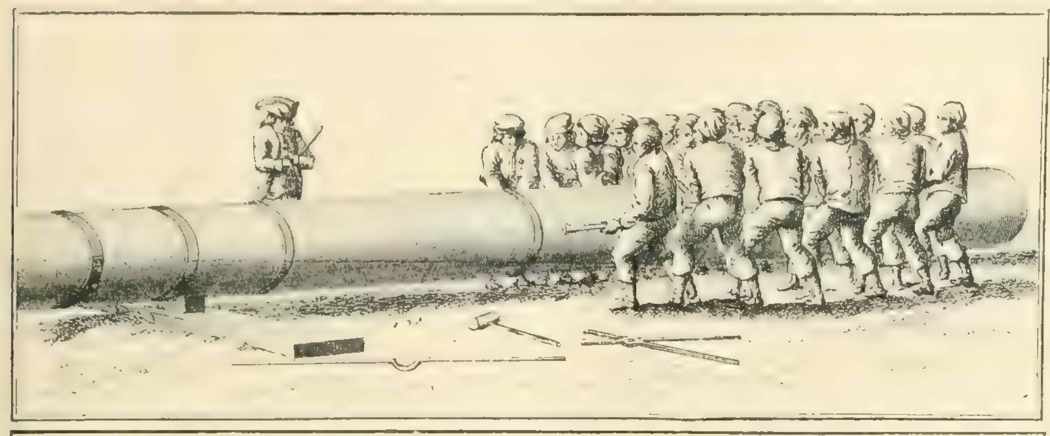
« L'artillerie de marine, disait Choiseul dans un mémoire au roi de 1765, était une partie essentielle fort négligée. Les canons et les fers coulés n'étaient pas du même calibre d'un port à l'autre. Depuis Louis XIV on avait négligé l'artillerie, qui était livrée à des entrepreneurs. » L'artillerie avait été longtemps aussi insuffisante en quantité qu'inférieure en qualité. Au moment des guerres, la pénurie des canons avait souvent retardé les armements. On manqua de canons en 1759 pour armer l'escadre de M. de Conflans et l'on dut diminuer le nombre des navires qu'on lui confiait.

Le bronze avait été abandonné comme métal à canons et remplacé par la fonte de fer, bien qu'il en résultât une augmentation de poids. Les calibres étaient de 36, 24, 18, 12, 8, 6 et 4.

Les fonderies de la marine étaient nombreuses. Les trois ports de Toulon, Brest et Rochefort avaient chacun la leur, mais les canons venaient surtout des usines particulières de Marseille, de Saint-Gervais en Dauphiné, de Guérigny dans le Nivernais, d'Indret sur la Loire, de la Chapelle-Saint-Robert en Périgord, et de Baïgorry en Basse-Navarre. Le département avait acheté, en 1755, l'usine de Ruelle, près d'Angoulême, créée en 1750 par le lieutenant général de Montalembert.

La fabrication de la fonte par la méthode anglaise des fourneaux à réverbère améliora naturellement la qualité du métal à canons. Toutefois ces progrès n'empêchaient point les canonniers d'être craintifs et de diminuer d'eux-mêmes la poudre des gargousses, dans la peur des explosions.

L'administration du duc de Choiseul, qui régénéra l'artillerie de marine,





OUVRIERS JUMELANT UN MAT.

rendit le même service aux constructions navales. Mais il serait injuste de ne pas rappeler qu'avant Choiseul, M. de Maurepas s'était préoccupé activement de notre architecture navale. Il avait, en 1737, chargé un constructeur de Brest, Blaise Ollivier, d'une mission secrète en Angleterre pour y surprendre les procédés en usage. Ollivier emprunta peu aux Anglais, qui, de leur propre aveu, nous étaient inférieurs. Durant tout le cours du siècle, du reste, savants, officiers, ingénieurs travaillèrent en commun à édifier une science d'architecture de mer. De cette entente résultèrent les meilleurs effets. Les rapports de la longueur à la largeur et au creux furent alors fixés tels qu'on les voit encore sur les navires à voiles, les dispositions extérieures furent amé-

liorées, on adopta pour les matériaux des échantillons plus forts, les liaisons furent augmentées, et les approvisionnements disposés dans un arrimage méthodique et raisonné.

Grâce à ces perfectionnements, on se flattait d'obtenir pour les constructions nouvelles une durée plus longue que dans le passé, où les vaisseaux, « après une campagne de six ans dans les colonies et souvent de moins, se trouvaient, à leur retour en Europe, dans le cas d'être refondus ou condamnés. Les navires étaient une ruine pour l'État par leur usure rapide. » (Bourdé de Villehuet.) Leur durée variait, du reste, suivant les ports qui les avaient construits. Les bâtiments de Brest, faits en bois de Bretagne, n'atteignaient pas dix ans, tandis que ceux de Toulon, où l'on employait des bois d'Italie et du Dauphiné, servaient généralement plus de trente ans.

Les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon n'avaient pas le monopole exclusif des constructions de la marine royale. Les ports secondaires, ainsi qu'on appelait Lorient, Marseille, le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Bayonne, Saint-Malo, lançaient aussi des bâtiments de guerre construits sur des chantiers privés. On fit même appel à plusieurs reprises aux constructeurs étrangers, par exemple en 1760, où trois vaisseaux de 64 canons vinrent de Gênes à Toulon pour y être livrés à la marine.



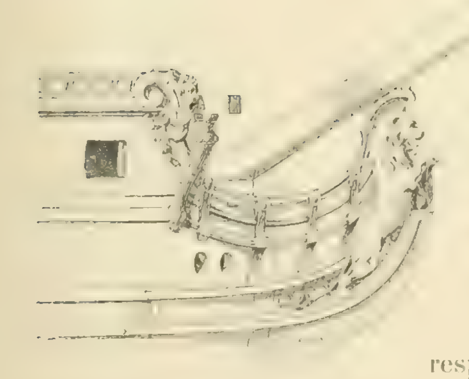


« L'ARTÉSIEN » EMBARQUANT SA CHALOUPE.

CHAPITRE V

LE RELÈVEMENT DE LA MARINE SOUS LOUIS XVI

I. — L'HISTOIRE



AVANT D'UN VAISSEAU DE SECOND RANG.

Le gouvernement de Louis XVI bénéficia de la reconstitution de notre établissement naval opérée par les ducs de Choiseul et de Praslin. Il continua l'œuvre de ces deux ministres, et grâce à ses efforts on vit paraître cette belle marine de la guerre de l'Indépendance américaine qui, sans nous donner la domination des mers, assura du moins le respect de notre pavillon sur l'océan.

Le premier ministre de Louis XVI fut M. de Sartine, qui remplaça Turgot en 1774. M. de Sartine était fort étranger à la marine ; mais il avait du jugement, de la facilité et un grand désir de bien faire. Sous son administration nos forces s'accrurent

sensiblement : nous eûmes en 1778 jusqu'à 81 vaisseaux, sans compter les frégates et les bâtiments plus petits.

Avec cette marine imposante, montée par un personnel très stylé, la France était en mesure de prendre rang sur mer, de s'affirmer comme puissance navale et peut-être même de venger les vieilles injures. Une circonstance favorable se présenta bientôt. L'Amérique venait de rompre le lien qui la rattachait à la Grande-Bretagne, et l'Europe avait accueilli avec enthousiasme cette déclaration d'indépendance. La France surtout s'était montrée joyeuse. Louis XVI, un peu surpris d'abord, ne résista pas longtemps au courant de l'opinion, et un traité de commerce et d'amitié, puis un traité d'alliance éventuelle et défensive furent conclus avec les États-Unis.

C'était virtuellement déclarer la guerre à l'Angleterre.

Les hostilités ne tardèrent point à s'ouvrir, et, cette fois encore, l'Angleterre tira le premier coup de canon. Ce premier combat immortalisa le nom de la *Belle-Poule* et celui de son commandant La Clochetterie. Puis les escadres entrèrent en ligne. En 1778 la flotte de d'Orvilliers livra la bataille indécise d'Ouessant, d'Estaing remporta quelques succès en Amérique, Vaudreuil reprit le Sénégal. L'année suivante, l'Espagne étant devenue notre alliée, et la flotte de d'Orvilliers jointe à celle de don Luis de Cordova se montant à 66 vaisseaux, Louis XVI songea à l'entreprise si souvent tentée, jamais réussie, d'une descente en Angleterre. Ce beau projet ne fut pas réalisé : la flotte de d'Orvilliers, contrariée par le mauvais temps, décimée par les maladies, dut se borner à d'inactives croisières, réussissant toutefois à faire fuir devant elle l'escadre anglaise et à la tenir éloignée de nos côtes et de nos convois. Au même moment, en Amérique, d'Estaing forçait les passes de Newport, brûlait sept vaisseaux anglais, s'emparait de Saint-Vincent et de la Grenade, battait l'amiral Byron, tandis que, de son côté, La Motte-Piquet, luttant trois contre quatorze, remportait un avantage à la Martinique.

En 1780 Guichen, succédant à d'Estaing, tint tête à l'amiral Rodney dans trois combats près de la Dominique et le força un jour à abandonner la lutte. Ce n'était pas l'éclatante victoire que chaque Français souhaitait et attendait, mais c'était du moins pour nous l'attitude honorable et digne. Les bâtiments ou convois expédiés de nos ports naviguaient avec sécurité et non plus, comme aux temps malheureux des guerres précédentes, sans espoir de revenir. On avait lancé depuis deux ans quinze bâtiments, notre marine comptait enfin. C'était une résurrection.

En 1781 le comte de Grasse partit aux Antilles avec 21 vaisseaux, tandis que

le bailli de Suffren fit voile vers les Indes, pour y prendre le commandement d'une division de quelques vaisseaux et frégates. Le combat de des Touches à la Chesapeake, la défaite de l'amiral Hood par de Grasse à la Martinique, la prise de Tabago, la capitulation de lord Cornwallis dans Yorktown, devant La Fayette et Rochambeau, furent de beaux succès qui firent pâlir l'étoile de l'Angleterre, du moins dans l'Amérique, car en Europe, à Gibraltar dont nous faisions le siège, nos efforts restaient infructueux. Dans les mers de l'Inde, tout fut à notre honneur, le génie de Suffren fit des merveilles : cinq grands combats livrés par lui furent cinq victoires. Avec nos flottes aguerries par quatre années de navigation, de croisières et de batailles, avec nos marins encouragés par des succès répétés, nous touchions sans doute au triomphe suprême qui devait nous donner définitivement l'empire de la mer. Chacun se plaisait à entrevoir cette issue finale qui devait couronner tant de courage et tant de sacrifices. Mais la fortune nous trahit dans la fatale journée du 12 avril 1782, où de Grasse, non loin de l'îlot des Saintes, livra combat avec ses 30 vaisseaux contre les 37 de Rodney. Notre amiral prisonnier, cinq de nos vaisseaux capturés donnèrent aux Anglais une victoire décisive.

Pourtant leur flotte avait été si maltraitée qu'elle ne put, après ce combat, ni tenter aucune conquête, ni faire aucune opération importante, ni même s'opposer à la retraite du comte de Vaudreuil, qui ramena dans nos ports une armée navale encore composée de 25 vaisseaux.

A la suite de ce revers d'autant plus cruel qu'il était plus imprévu, l'opinion publique ne montra pas le découragement qu'on pouvait redouter et que, dans de pareilles circonstances, elle avait jadis témoigné. « La France, loin d'accuser les ministres, s'empressa de seconder leurs efforts. La capitale offrit au roi un vaisseau à trois ponts ; plusieurs villes imitèrent cet exemple, et d'innombrables souscriptions facilitèrent les moyens de réparer promptement nos pertes et de presser vivement la guerre. » (*Mémoires* du comte de Ségur.)

Mais la guerre avait assez duré. Les finances de l'Angleterre comme celles de la France ne pouvaient plus suffire. Et malgré la victoire des Saintes, le gouvernement anglais comprenait qu'il lui était impossible de résister aux forces réunies de la France et de l'Espagne. Après avoir fait devant le Parlement le dénombrement de ces forces, Pitt s'écriait : « La gloire de l'Angleterre est passée : elle donnait hier la loi aux autres, aujourd'hui elle doit la subir ! »

Des deux côtés on se résigna à la paix ; la France l'accepta avec trop de précipitation : le traité de 1783 ne lui donna pas tout ce qu'elle était en droit d'espérer après une lutte glorieuse qui lui avait coûté 1400 millions. C'était trop

peu pour nous de garder seulement Sainte-Lucie, Tabago, Saint-Louis et nos établissements de l'Inde sans même pouvoir les fortifier. C'était beaucoup d'abandonner la Grenade, Saint-Vincent, la Dominique, Saint-Christophe, que nous avions conquises au prix de notre sang. L'autorisation de réédifier les fortifications de Dunkerque était sans doute une compensation, mais la défense de le faire eût été inqualifiable. Quoi qu'il en soit, il y avait pour nous dans ce traité des avantages considérables, bien que purement moraux et dont nous pouvions être fiers : il consacrait l'affaiblissement de la vieille Angleterre, par la reconnaissance d'une Angleterre nouvelle, pleine de jeunesse et de vie, il proclamait la

D'ESTAING FORÇA LES PASSES DE NEWPORT ET BRULA SEPT VAISSEAUX ANGLAIS.

liberté des mers et rétablissait notre prestige aux yeux du monde entier.

La paix signée, le maréchal de Castries, qui avait succédé à M. de Sartine en 1780, n'eut garde de s'endormir sur les lauriers conquis. Il savait que les victoires futures se préparent dès le lendemain de la bataille gagnée, et qu'une marine doit toujours progresser sous peine de déchoir. Il s'adonna donc avec ardeur au perfectionnement de cette flotte qui venait de se couvrir de gloire et qui avait réussi à arracher un moment la supériorité maritime à notre éternelle rivale. Il promulgua, en 1786, toute une série d'ordonnances qu'on a dénommée le « Code de Castries » et qui est comme le testament de la marine de l'ancien régime. Grâce à ces ordonnances il est aisé de connaître d'une façon précise, de saisir en plein fonctionnement l'organisme de l'ancienne marine à l'heure où le courant de la Révolution va emporter devant lui toutes nos vieilles institutions pour faire place sur leurs ruines à de nouvelles organisations.

II. — LE PERSONNEL

Ce qui manquait le plus à la marine de Louis XVI, c'était un personnel suffisant pour former tous ses équipages. Le régime des classes, si oppressif pour les gens de mer, avait, on le sait, dépeuplé les côtes du royaume ; quand des armements nombreux étaient ordonnés, les matelots faisaient défaut, et il fallait les remplacer par des soldats ou des volontaires ramassés hâtivement.

Le besoin se faisait donc sentir d'une organisation plus clémente à l'égard de l'homme de mer. L'une des premières préoccupations du maréchal de Castries, en arrivant au pouvoir, avait été de porter remède aux vices des règlements organiques ; en 1784 il fit paraître son ordonnance qui établissait un régime plus doux que le précédent. Il n'y avait plus de Classes de service, mais des levées individuelles ; on ne devait plus inscrire aucun marin sur les contrôles des Classes que de son consentement formel ; on ne pouvait lever personne qui ne fût classé ; enfin le classement, c'est-à-dire l'obligation du service militaire, cessait à soixante ans, au lieu de durer toute la vie.

La pensée des chefs de la marine était alors d'attirer les inscrits vers le service du roi en le leur présentant comme un métier profitable et non plus comme une pesante servitude. Il s'est écoulé trop peu de temps de 1784 à 1789 pour juger si les dernières modifications au mode de recrutement réalisèrent l'espoir de ceux qui les avaient introduites. Il convient du moins de rendre hommage à l'esprit libéral que le maréchal de Castries et ses conseillers avaient apporté dans la rédaction de leur ordonnance, pour le plus grand bien des humbles navigateurs de nos provinces maritimes.

Ce même esprit libéral avait fait changer les règles établies pour l'entrée dans le corps des officiers de la marine royale. Les compagnies des gardes de la marine, composées seulement des fils de gentilshommes, étaient condamnées depuis longtemps déjà dans l'opinion publique. Elles avaient le tort d'éloigner les futurs officiers des études pratiques et de développer en eux un regrettable esprit de coterie et de caste. Le maréchal de Castries supprima ces compagnies et institua le corps des *élèves* de la marine. Ces élèves furent admis sur les vaisseaux pour faire leur éducation nautique après avoir reçu, aux deux collèges de Vannes et d'Alais, les premières connaissances générales. En même temps il ouvrit la porte d'accès dans le grand corps, que ses prédécesseurs entre-bâillaient à peine, en permettant à des volontaires non gentilshommes d'atteindre directement un grade de la marine royale. D'après l'une de ses ordonnances, en effet, les fils de négociants en gros, d'armateurs, de capitaines marchands et de gens vivant noblement, purent briguer, après six ans de service dans l'emploi de volontaire, le grade de sous-lieutenant de vaisseau, premier échelon de la hiérarchie navale qui les mettait sur la voie des échelons supérieurs. Par la même ordonnance disparaissaient les capitaines de flûte ou de brûlot et les lieutenants de frégate, en un mot, la petite marine des bleus, toujours à la peine à côté de la grande marine, celle des rouges, qui se trouvait seule à l'honneur. Tous les titulaires de ces grades, dits intermédiaires, devinrent sous-lieutenants de vaisseau et firent, comme tels, partie intégrante de la hiérarchie désormais unique du corps des officiers de marine.

Il serait assurément téméraire de supposer que les enfants de la roture marchaient, dans le cours de leur carrière, du même pas que les fils de la noblesse. L'acheminement des uns devait être plus lent que celui des autres : les privilégiés sont de tous les temps. Mais quel progrès que l'accession régulière des fils de la bourgeoisie aux honneurs et aux prérogatives réservées naguère aux seuls descendants de la noblesse!

Quant au commandement, il donnait toute satisfaction. Jamais la marine n'avait subi les maux dont l'armée avait eu tant à souffrir, ni la vénalité des emplois, ni le népotisme scandaleux, ni l'ingérence des favorites. La noblesse de la cour, qui eût apporté avec elle ses intrigues, sa légèreté, sa corruption même, ne se souciait pas de naviguer, de s'expatrier. C'est la petite noblesse de province, en particulier la noblesse des régions maritimes, qui continuait de fournir à la flotte son contingent héréditaire d'officiers solides, dévoués, presque tous sans fortune et n'ayant d'autre voie que le service du roi pour arriver à faire dans le monde honorable figure.

L'élan donné sous Louis XV, du côté des études scientifiques, ne s'était pas ralenti sous son successeur. En 1776, Borda fit avec la *Boussole*, dans l'Atlantique, un voyage de circumnavigation, au cours duquel il inventa son fameux *cercle à répétition*, si précieux pour les observations astronomiques à la mer, et si parfait déjà qu'il est employé de nos jours sans avoir subi de modifications. L'Académie de marine continuait à enregistrer des mémoires intéressants dus aux officiers de vaisseau. On était surtout redevable de cette culture des sciences exactes à un fonctionnaire éminent du ministère, le chevalier de Fleurieu, directeur des ports et arsenaux. Ce fut lui qui rédigea le rapport qui devait décider le voyage de La Pérouse, et ce fut lui encore qui soumit au roi le projet des instructions à donner à l'infortuné navigateur.

Le 1er avril 1785, les deux frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe* quittaient la rade de Brest pour cette expédition. La Pérouse montait la *Boussole*; le commandant de la deuxième frégate était le chevalier Fleuriot de Langle. De Brest on gagna Madère et Ténériffe, et, contournant la pointe sud de l'Amérique, on visita les îles Sandwich, la Californie, l'archipel de Samoa, où de Langle fut massacré avec onze de ses compagnons. De Samoa on se rendit à Botany-Bay en Australie. Les dernières nouvelles du mois de mars 1788 signalaient nos navigateurs faisant route sur la Nouvelle-Calédonie. Depuis lors on n'entendit plus parler d'eux.... Ce n'est qu'en 1828 qu'on devait retrouver les débris de leurs navires sur la côte de la petite île de Vanikoro.

Comme tacticiens, nos officiers de marine étaient justement réputés. Ils avaient été formés à l'école des d'Orvilliers, des de Nieul, des de Ryons et leur renommée s'était si bien répandue hors de France que les rois de Suède, de Danemark et de Naples envoyaient de jeunes officiers pour s'instruire auprès des nôtres. Un Anglais, John Clark, qui a écrit en 1782 un *Essai de tactique navale*, leur a rendu ce témoignage : « Les Français, nos ennemis, ont acquis une connaissance plus parfaite d'évoluer de grandes escadres, à laquelle nous ne faisons pas assez d'attention, tandis que de notre côté nous avons continué de suivre une ancienne routine, que l'expérience plus raffinée des modernes aurait dû nous faire rejeter. »

A ces mérites divers, les capitaines de la période de Louis XVI joignaient une bravoure à toute épreuve. Ce n'est pas seulement La Clochetterie, le héros de la *Belle-Poule*, ou Ducouédic, le vaillant chef de la *Surveillante* lors de son combat contre le *Québec*, qu'il convient de citer, c'est encore Lamotte-Piquet, Grimoard, du Rumain, de Tilly, Borda, et bien d'autres. Il n'en manquait pas qui eussent à raconter une victoire remportée par eux de vaisseau à vaisseau, de frégate

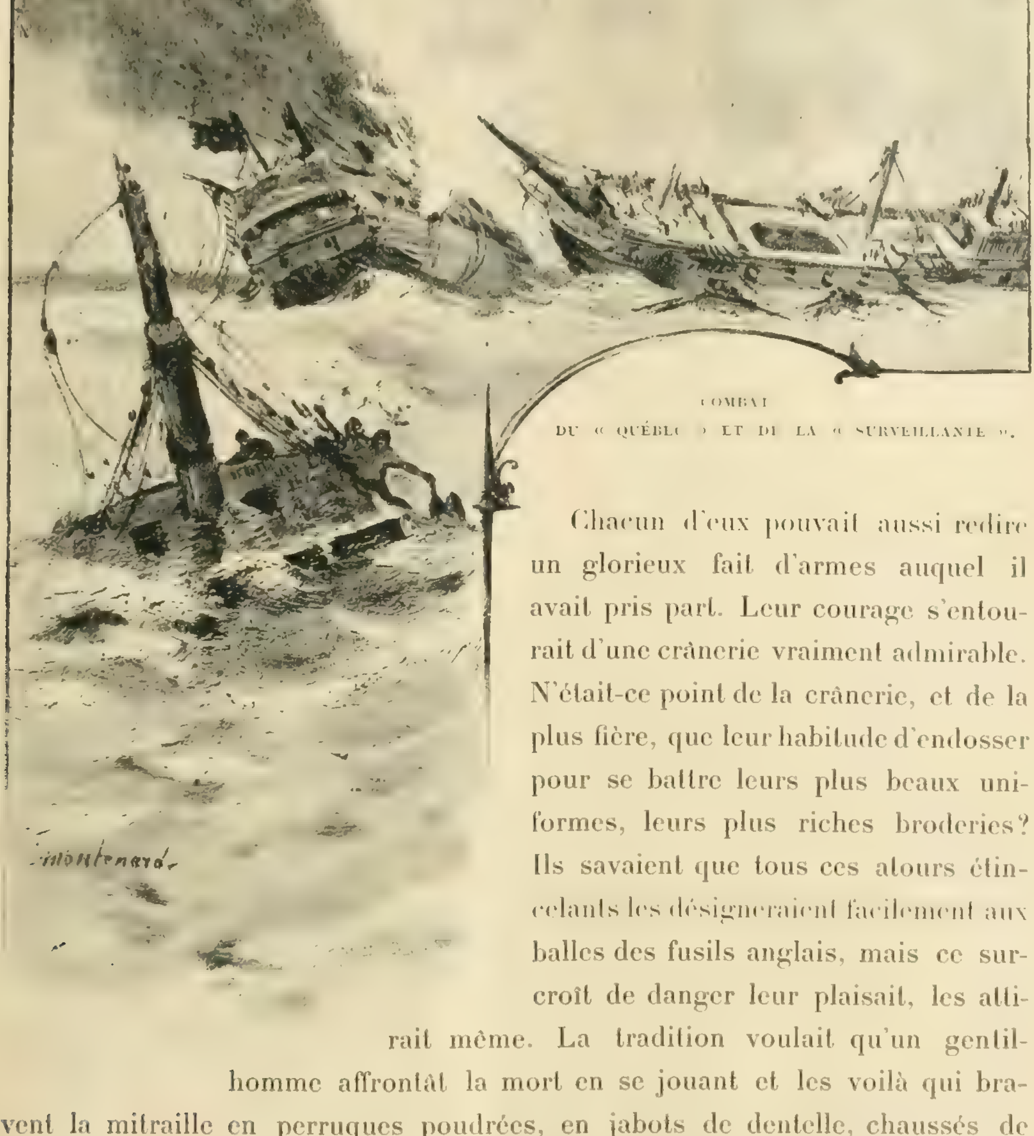
à frégate au cours de la dernière guerre. Attachés à leur devoir, ils souffraient les premiers des fautes commises par quelques-uns des leurs dans certains combats et ils étaient tout prêts à laver ces taches par un héroïsme dépensé sans compter. Les confondant avec leurs aînés du règne de Louis XV, on les a parfois accusés d'un fâcheux penchant à l'indiscipline. Un historien maritime des plus autorisés, M. le capitaine de vaisseau Chevalier, qui a étudié les combats de la guerre de 1778, cartes et plans à la main, en s'éclairant des



MORT DU CHEVALIER FLEURIOT DE LANGLE.

évolutions faites et des signaux adressés, a vengé les capitaines de Louis XVI du reproche habituel d'indiscipline. Dans sa belle *Histoire de la marine pendant la guerre de l'Indépendance américaine*, il a montré par des preuves irréfutables combien avaient été rares les faits d'insubordination commis en pleine guerre, c'est-à-dire dans les circonstances qui les rendent sans excuses.

Les officiers subalternes, élevés à leur exemple, ne leur cédaient en rien.



COMBAT
DU « QUÉBEC » ET DE LA « SURVEILLANTE ».

Chacun d'eux pouvait aussi redire un glorieux fait d'armes auquel il avait pris part. Leur courage s'entourait d'une crânerie vraiment admirable. N'était-ce point de la crânerie, et de la plus fière, que leur habitude d'endosser pour se battre leurs plus beaux uniformes, leurs plus riches broderies? Ils savaient que tous ces atours étincelants les désigneraient facilement aux balles des fusils anglais, mais ce surcroît de danger leur plaisait, les attirait même. La tradition voulait qu'un gentilhomme affrontât la mort en se jouant et les voilà qui bravent la mitraille en perruques poudrées, en jabots de dentelle, chaussés de bas de soie et d'escarpins à boucle d'argent. Tout à l'heure, quand on montera à l'abordage, ils jetteront là leur fine épée de gala pour saisir de leurs mains délicates la pesante hache d'armes ou la pique longue de quatre pieds[1]. Et quand, après deux heures de combat vergue à vergue, la *Nymphe* voudra prendre d'assaut la *Flore*, tous ses officiers sans exception seront tués l'un après l'autre dans l'impétueux élan qui les aura jetés sur le pont du navire

1. De Raismes, *Marins de France*.

anglais. Ils vont au combat ainsi qu'à une fête et s'y montrent, suivant l'expression du prince de Ligne, « ardents d'une jolie ardeur de fin de souper », pleins d'une intrépidité souriante et d'une dédaigneuse désinvolture, comme ce chevalier Grout de Saint-Georges qui, manquant de projectiles au combat d'Ortégal, faisait charger les canons de l'*Inflexible* avec son argenterie de famille.

Les matelots commandés par de tels chefs étaient aussi des vaillants; ils accomplissaient maintes prouesses. L'audace, la ténacité, l'intrépidité étaient leurs vertus habituelles devant l'ennemi. Après quelques heures de lutte, quand les manœuvres pendaient à la traîne le long des flancs du navire, que les vergues brisées ballottaient autour des mâts meurtris par les boulets, quand le vaisseau, percé de toutes parts, menaçait de s'engloutir ou de sauter dans un immense incendie, quand les cadavres couvraient les ponts, que le sang ruisselait par les dalots, il se trouvait des matelots pour continuer le combat. Durant la guerre d'Amérique, rien ne lassa la vaillance des équipages. Ils montrèrent une âme guerrière qui jamais ne se démentit. A Ouessant, en 1778, où pourtant il n'y a pas eu de corps à corps, nos pertes furent de 163 tués et de 512 blessés; à bord du *Languedoc*, le vaisseau de d'Estaing en 1779, le quart de l'effectif disparut; sur la *Ville-de-Paris*, le vaisseau du comte de Grasse à la bataille des Saintes en 1782, il n'y avait plus sur le pont que trois hommes sans blessure au moment où le pavillon fut amené!

Si dans la fureur de la mêlée, les vaisseaux se rapprochaient assez pour que l'abordage fût possible, nos matelots trouvaient à déployer leur meilleure qualité, cette *furia francesa* qui ne s'était point perdue. Il fallait les voir sauter à bord de l'anglais, la hache au poing, le pistolet chargé, le sabre au clair. C'était une avalanche humaine qui remplissait d'épouvante, un torrent que rien ne pouvait arrêter.

Avec quelques paroles dites au moment du combat, le commandant électrisait ses hommes et pouvait tout en attendre; au cours de l'action c'était encore sa voix qui stimulait leur héroïsme. Suffren voyant son pavillon amené par accident s'écriait : « Des pavillons blancs! Couvrez mon vaisseau de pavillons blancs! » Aussitôt des marins s'élançaient, grimpaient dans les cordages, sans peur des balles qui sifflaient autour de leur tête, et déployaient de nouveaux drapeaux qu'ils étendaient de leurs bras pour les faire mieux flotter.

Les mots à effet, les phrases déclamatoires étaient du goût des matelots : parfois même il leur arrivait d'en faire. Témoin cette réponse d'un blessé de la *Surveillante* à une marquise qui lui demandait si vraiment les Anglais avaient cloué

leur pavillon au grand mât de leur navire : « Madame, le nôtre était cloué par l'honneur dans le cœur de notre capitaine. »

Les canonniers étaient fort habiles et quand on les contenait ils réussissaient à faire merveille avec de jolis coups bien ajustés. Il était en effet nécessaire de les mettre en garde contre la tendance instinctive de leur race d'être impétueux dans l'attaque et par suite de manquer de sang-froid. C'est naturellement dans l'offensive que nos matelots trouvaient le meilleur emploi de leurs qualités, et l'on répétait communément déjà que la guerre défensive ne devait pas être celle des Français : « Elle humilie la nation, disait Fleurieu, elle glace le courage, elle détruit l'énergie ; elle est incompatible avec l'impatience et l'ardeur de nos mains. »



« COUVREZ MON VAISSEAU DE PAVILLONS BLANCS ! »

Oubliez, à la faveur de si solides mérites, les quelques écarts de conduite et de tenue dont les matelots étaient coupables. S'ils n'avaient ni les allures raffinées, ni l'agréable prestance d'un garde du corps ou d'un chevau-léger, s'ils étaient parfois « frères de la Côte », ne leur en veuillez pas trop : ils avaient dans les veines un peu du sang de ces flibustiers qui, au XVIe siècle, s'en allaient à la conquête du Nouveau Monde et rachetaient ce travers par beaucoup de

respect envers leurs officiers. Si vous estimez, ce qui est vrai, qu'ils avaient un penchant déplorable pour la désertion, songez qu'au service du roi les pauvres gens étaient fort mal payés : 14 livres par mois, en débutant, et 21 livres comme maximum sur le tard ; songez aussi que cette petite solde acquise au prix de rudes fatigues leur était versée très irrégulièrement ; représentez-vous enfin que ces retards excessifs risquaient souvent de jeter dans la misère la femme et les enfants demeurés au pays.

Le maréchal de Castries institua en 1786 le corps des *canonniers*-matelots, destiné à remplacer les compagnies de bombardiers-marins établies en 1774 par Sartine, à l'imitation de ce qu'avait créé Seignelay. Ce corps comptait 5427 hommes. En même temps, le maréchal décréta l'organisation d'un régiment d'artillerie pour les colonies, dont les officiers devaient former les cadres des quatre-vingt-une compagnies de canonniers-matelots et être aussi chargés du service des directions d'artillerie dans les ports.

Les canonniers-matelots étaient des engagés volontaires. Leur service était de huit ans. Recrutés en dehors des Classes, et par suite loin des côtes, ils n'étaient pas suffisamment marins au gré de certains officiers, et beaucoup de ceux-ci regrettaient les anciens bombardiers. On n'eut pas à se louer de leur conduite lors du soulèvement des ports en 1789.

Les ordonnances de 1786 limitèrent l'embarquement des troupes d'infanterie au seul temps de guerre. Pendant la paix, les bataillons rejoignaient leurs régiments, et le service de police et de surveillance du bord passait entre les mains des canonniers-matelots.

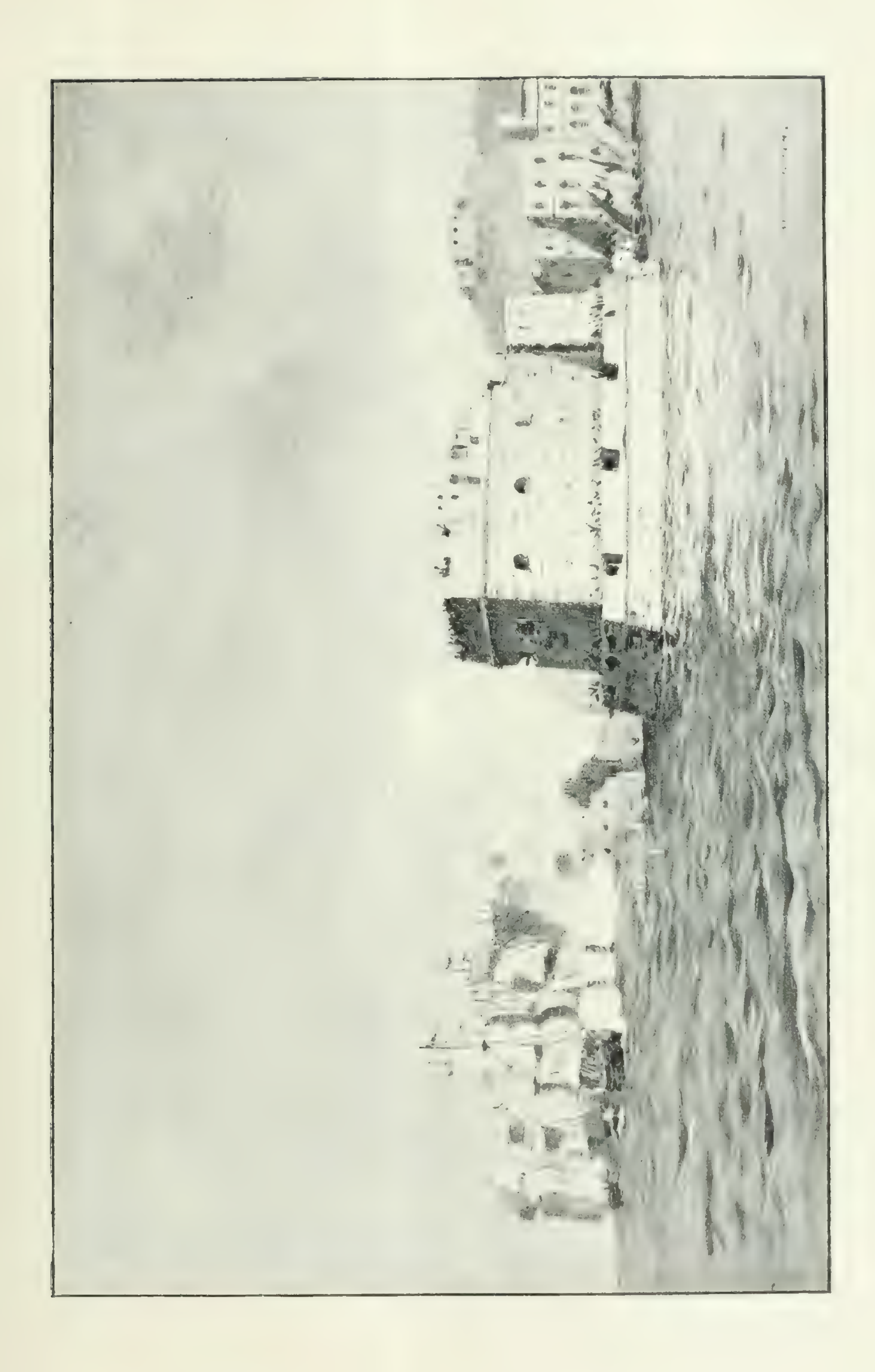
Sur un vaisseau de premier rang on comptait 180 soldats ; sur un vaisseau de deuxième rang 130 ; sur un vaisseau de troisième rang 100 ; sur les frégates 45 ou 35. Leur titre officiel était celui de « soldats de la garnison du vaisseau ». Ils avaient pour les commander trois officiers sur les grands navires et un seul sur les petits.

III. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES ET L'ARMEMENT

Les architectes de mer contemporains de Louis XVI avaient sous les yeux de trop beaux modèles pour ne pas les copier servilement. Ils renoncèrent toutefois à ces sculptures élégantes ou grandioses, à ces dorures étincelantes qui faisaient l'ornement peut-être excessif des arrières des précédents vaisseaux : plus de sujets allégoriques aux vastes proportions, plus de cariatides dorées supportant des balcons ouvragés avec art, plus de divinités marines, plus de tritons pour former l'encadrement des galeries de l'arrière. On abandonna même la figure symbolique de l'avant qui paraissait s'élancer dans les flots.

Prise de Malte.

(11 juin 1798.)



Les illustrations de ce chapitre montrent le changement opéré : quelques montants bleus ou rouges à liteaux dorés séparèrent désormais les sabords de l'arrière ; çà et là quelques écussons portant deux L entrelacés ornèrent la muraille ; à l'avant, sous le beaupré, à la place de la statue géante de guerrier ou de déesse, on mit un corps de lion ou tout simplement l'écu fleurdelisé de France. La simplicité était à l'ordre du jour, le vaisseau fut débarrassé de tout luxe inutile et coûteux. Il n'était plus alloué en 1789 que 1000 à 2500 livres pour les sculptures d'un vaisseau.

Dans les dernières années de la monarchie, le style de l'architecture navale était donc plus sévère qu'autrefois, mais le fini du travail restait le même. Le souci de la solidité n'excluait pas d'ailleurs la recherche d'une gracieuse élégance de formes. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur le dessin qui sert d'en-tête à ce chapitre, et qui montre l'*Artésien*, vaisseau de 64 canons, datant de 1782. Son modèle existe au Musée du Louvre. En le voyant, on est frappé de sa belle allure et l'on remarque surtout combien il diffère peu des vaisseaux postérieurs. Sa mâture est très élevée, sa voilure développe une surface très grande, son gréement est bien compris, son beaupré porte encore la vergue et la voile de civadière, qui ont disparu depuis.



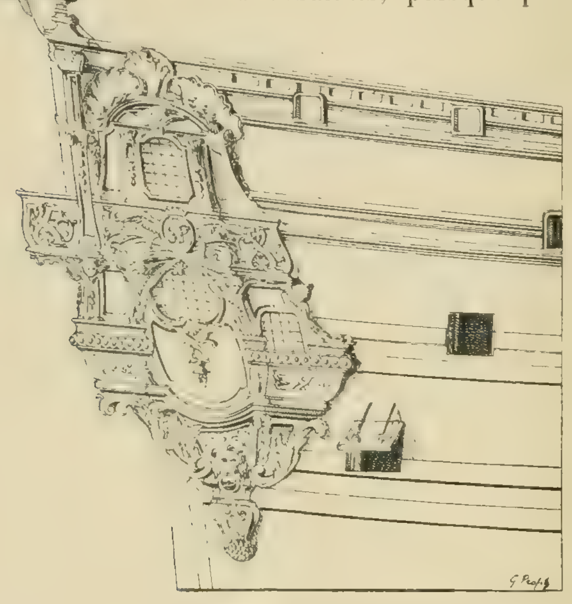
AVANT DE VAISSEAU RENDU RÉGLEMENTAIRE EN 1786.

On citait alors, on cite encore dans la marine, comme un modèle achevé, le vaisseau les *États-de-Bourgogne* construit en 1782 par Sané, qui prit en 1793 le nom de la *Montagne*, en 1798 celui de l'*Océan* et qui dura jusque vers 1850. Les plans en étaient si parfaits qu'ils servirent pour le tracé de tous nos vaisseaux jusqu'au milieu du XIXe siècle.

Vers la même époque on sentit le besoin de diminuer la variété des types de navires. De huit dimensions de vaisseau on passa à trois, portant respectivement 120, 80 et 74 canons ; de quatre rangs de frégate on passa à deux, armés l'un de 26, l'autre de 20 canons. Le vaisseau de première grandeur eut alors 63 mètres de long et 16 de large, tandis que le plus petit n'avait que 44 mètres de longueur sur 14 de largeur et que la frégate, demeurant aussi longue que le vaisseau, avait sa largeur réduite à 12 mètres.

Outre les vaisseaux et frégates, on construisait encore comme bâtiments portant de l'artillerie, et par suite susceptibles de prendre part à une action militaire, des corvettes, des galiotes à bombes, des chaloupes canonnières, des chebecs spéciaux à la Méditerranée, des lougres spéciaux à l'Océan. Les dessins ci-joints donnent mieux qu'une description une idée de ces différents types.

Quelques esprits ingénieux proposèrent alors des innovations plus ou moins curieuses et qu'il faut mentionner : en 1772, le sieur Donis, de Bordeaux, fit à l'embouchure de la Gironde une traversée de cinq lieues dans un bâtiment sous-marin ; en 1782, le chevalier d'Arçon inaugura au siège de Gibraltar des prames cuirassées qui ne donnèrent d'ailleurs que de médiocres résultats, puisque plusieurs brûlèrent. D'Arçon protégeait les flancs de ses prames contre les boulets ordinaires par un bordage de quatre pieds et demi, contre les bombes par un blindage incliné, contre les boulets rouges par une circulation d'eau dans la membrure. Citons encore les tentatives célèbres faites en 1776 et 1783 par un Franc-Comtois, le marquis de Jouffroy, qui, reprenant l'idée de Papin, avait cherché à faire naviguer sur la Saône des « pyroscaphes ». Ses essais ne furent pas couronnés de succès, mais il convient de saluer le nom de ce précurseur qui avait pressenti les services que la vapeur pouvait rendre à la navigation.



ARRIÈRE DU « SAINT-PHILIPPE ».

Parmi les améliorations apportées dans les constructions navales vers la fin de l'ancien régime, la plus considérable fut le doublage de la carène avec des feuilles de cuivre. Les navires carénés ou mailletés n'étaient pas, comme on l'a vu plus haut, à l'abri de l'action destructive de l'eau de mer. En outre le mailletage était très défavorable à la marche, tous les clous formant des aspérités qui arrêtaient les filets d'eau. En 1778 un premier essai de doublage avec des feuilles de cuivre fut tenté, et quelques années plus tard, sur les vives instances de l'illustre Suffren, le ministre se résolut à adopter définitivement le système de protection par le cuivre qui, appliqué déjà en Angleterre, donnait à nos enne-

mis de sérieux avantages de vitesse. Le temps employé aux constructions neuves était assez variable : un vaisseau de 100 canons, le *Majestueux*, fut construit en sept mois dans l'année 1780; mais, d'ordinaire, un trois-ponts exigeait dix à douze mois; une frégate, neuf mois ; une corvette, sept mois. La célérité des constructions était d'autant plus remarquable que les machines propres à seconder l'homme étaient rares et que les matériaux nécessaires arrivaient aux ports de guerre par des routes mauvaises et éloignées.

Les prix étaient en moyenne les suivants : un vaisseau de premier rang avec son artillerie et sa mâture coûtait 1350000 livres; un vaisseau de 74 canons, 850000; une frégate, 500000; une corvette, 160000.

Les canons en usage étaient les mêmes qu'autrefois, et toujours dénommés d'après le poids du boulet lancé : 36, 24, 18, 12, 8 et 6. Leurs poids étaient respectivement de 7190 livres, 5116, 4212, 2995, 2382 et 1733. Un canon de 36 coûtait environ 1340 livres; un canon de 24, 1000 livres; et un canon de 18, 784 livres.

Avec la charge au tiers et les inclinaisons permises par les affûts, les portées moyennes des quatre plus gros calibres variaient entre 1400 et 1500 toises (3000 mètres environ), tandis qu'à toute volée, c'est-à-dire avec la pièce pointée à 45°, le boulet de 24 était lancé à plus de 2300 toises (4500 mètres).

A ces canons en fonte venaient s'ajouter des bouches à feu en bronze, mortiers ou obusiers. Des mortiers de 10 pouces ou de 12 pouces de diamètre formaient l'armement des galiotes à bombes et lançaient des projectiles de 100 ou de 150 livres. Quant aux obusiers des trois calibres de 36, de 24 et de 18, c'étaient de petits canons courts lançant des projectiles creux ou obus. Ils armaient les batteries des gaillards, des vaisseaux et frégates.

Les boulets ordinaires et les obus n'étaient pas seuls employés à bord. On usait aussi de la mitraille, inventée par Gribeauval, et l'on combinait parfois ces divers projectiles, de façon à faire un feu plus meurtrier : boulets ramés, c'est-à-dire réunis par une tige rigide; boulets enchaînés, c'est-à-dire réunis par une chaîne; mitraille et boulet mis ensemble dans le canon; boulets rougis au feu.

Les obusiers des gaillards étaient alors sur le point d'être remplacés par les caronades, pièces nouvelles inventées par l'Écossais Caron, et que les Anglais avaient adoptées pour l'armement des batteries supérieures de leurs navires. Ils les chargeaient d'obus et surtout de mitraille ou de boîtes à balles. Arme à faible portée, la caronade avait son emploi tout indiqué dans les instants qui précédaient l'abordage, où elle balayait les ponts et repoussait les assaillants;

de plus, les balles qu'elle lançait s'éparpillaient dans toutes les directions et causaient des avaries nombreuses aux bordages, aux agrès et aux voiles; enfin son poids très faible, ses dimensions restreintes (l'âme ayant de longueur trois fois environ le diamètre de l'obus), permettaient à trois ou quatre hommes de la manœuvrer. Les Anglais, dans la guerre de l'Indépendance américaine, en avaient tiré les plus heureux effets. Elle fit bientôt partie de l'armement de notre flotte.

En 1789, malgré les efforts du maréchal de Castries, il manquait encore plus de neuf cents canons pour pouvoir armer tous nos navires. L'établissement d'Indret, la fonderie de Ruelle, les usines de Saint-Gervais, de Marseille et les fonderies des ports travaillaient activement à fabriquer les canons nécessaires.



PYROSCAPHE DU MARQUIS DE JOUFFROY.

Un artilleur de la marine, Texier de Norbec, avait adapté aux canons, en 1763, une platine semblable à celle des fusils, et qui, mise en action au moyen d'un cordon dans les mains du pointeur lui-même, enflammait la charge au moment précis jugé bon par ce pointeur. Mais telle est la puissance de la routine, que les canonniers de la marine dédaignaient ce perfectionnement et préféraient en rester à l'insuffisant boute-feu d'autrefois.

Les procédés de pointage étaient rudimentaires. La ligne de mire était le *ras de métal*, en d'autres termes, la ligne passant par les points les plus élevés de la culasse et du bourrelet de la volée. En vain Gribeauval avait-il inventé la hausse, les canonniers-marins méprisaient son innovation et, sur ce point encore,

s'en tenaient au grossier et défectueux système d'antan, la justesse de leurs coups dût-elle en souffrir !

Les règles de tir étaient simples : à 600 mètres on visait en plein bois ; en dedans de cette distance, on pointait dans l'eau ; au delà, on visait la mâture, avec la recommandation de tirer toujours quand le navire se relevait, et avec l'espoir que tout boulet qui manquerait la coque aurait la chance d'aller ravager le gréement. On prescrivait, en outre, de ne pas tirer au delà de 800 toises (1550 mètres), à cause de l'incertitude des coups.

L'arsenal guerrier d'un vaisseau comprenait encore le pierrier, qui garnissait les hunes, passavant, plats-bords et dunettes. C'était le précurseur direct des canons-revolvers et des canons à tir rapide qui garnissent les parties hautes de nos navires à l'heure actuelle. Venaient ensuite : le fusil, modèle 1777, pesant neuf livres huit onces et dont le calibre était fait pour la balle de 18 à la livre ; le fusil-boucanier ou fusil-flibustier, arme très longue ; le mousqueton, le pistolet ; comme armes blanches, la pertuisane, le sponton, la hallebarde, la pique, la demi-pique, le coutelas, le sabre, la hache, tranchante sur un bout pour couper les manœuvres, pointue de l'autre pour faciliter l'escalade des bâtiments lors de l'abordage.

SOLDATS TIRANT DU HAUT DE LA DUNETTE.

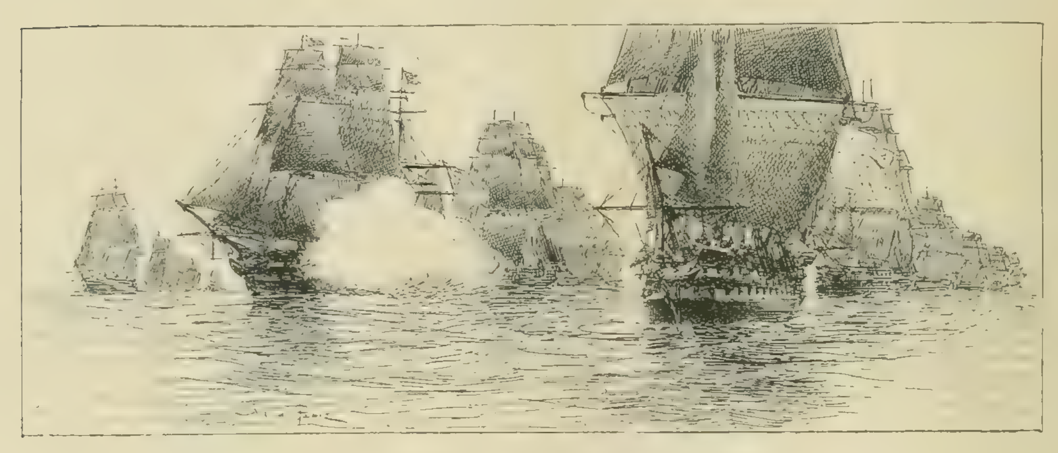
IV. — L'ORGANISATION

L'organisation intérieure était bonne. La répartition de la flotte et du personnel en neuf escadres, stationnées dans les ports, devait assurer la prompte disponibilité des forces navales et permettre, point essentiel, de devancer l'Angleterre dans ses préparatifs, ainsi que la preuve s'en fit en 1787, lors de l'in-

vasion de la Hollande. Des armements importants se firent dans nos ports, en vue d'une guerre maritime imminente. Les ressources étaient si habilement préparées et l'ardeur à les mettre en œuvre fut telle que l'Angleterre dut reculer.

Tous les ans, ou à peu près, une escadre d'évolutions était armée et servait à l'instruction du personnel. En outre, le roi avait arrêté, à la fin de la dernière guerre, qu'il y aurait des stations fixes dans tous les pays d'outre-mer où les Anglais en entretiendraient. En 1789, nos stations lointaines étaient au nombre de quatre : celle des mers d'Asie, avec six navires ; celle du Levant, avec quatre ; celle des colonies d'Amérique, avec quatorze ; celle d'Afrique, avec trois ; soit en tout vingt-trois navires.

Les ports étaient bien approvisionnés. Une ordonnance de 1776 avait fait



ESCADRE D'ÉVOLUTIONS FAISANT DES EXERCICES.

passer leur administration entre les mains des officiers de vaisseau, reléguant l'intendant et ses subordonnés dans un simple rôle de comptabilité et non plus de direction. La création d'un poste de *directeur général de l'arsenal*, confié à un officier général, était une idée excellente qui devait activer les travaux des ports. Du reste, ceux-ci étaient suffisamment outillés. Ils réunissaient tous les moyens alors connus de construire, de gréer et d'équiper une flotte de guerre : ateliers pour la mâture, la corderie, la voilerie, la clouterie de fer, le laminage du cuivre. De spacieux magasins y étaient édifiés pour conserver le matériel, des fosses y étaient creusées pour l'immersion des bois, et de belles cales de construction, recouvertes d'une toiture, y préservaient les navires en chantier des intempéries des saisons. A Brest et à Rochefort on comptait depuis longtemps quatre bassins de radoub, propres à recevoir des vaisseaux à sec. A Toulon, un ingénieur nommé Groignard venait d'en construire un avec plein succès, triom-

phant de la difficulté qu'il y avait à creuser un bassin de ce genre dans un port sans marée.

La création d'une rade factice devant Cherbourg, au moyen de la célèbre digue commencée en 1784, allait accroître la valeur de notre puissance navale. Le travail de Cherbourg fait honneur au siècle. « On s'arrêta, dit M. Léon Guérin, pour la direction à donner à la digue, au projet du capitaine de vaisseau de la Bretonnière et, pour les matériaux et la manière de les employer, aux idées de l'ingénieur Cessart qu'avaient rendu célèbre différents travaux dans les ports. Pour fermer la rade de Cherbourg par une digue d'une lieue de longueur située à une lieue au large, dans une mer extrêmement houleuse, profonde de treize à seize mètres et où les marées sont d'une hauteur et d'une violence prodigieuse, Cessart avait proposé un système en ligne continue de quatre-vingt-dix énormes caisses coniques en charpente, ou cônes tronqués, construits sur le rivage, mis à l'eau ensuite et remorqués à la place convenable, où on les remplirait de maçonnerie. Ces caisses devaient servir de point d'appui aux pierres que l'on jetterait entre-deux pour les mettre en contact les unes avec les autres, jusqu'à ce qu'on ait atteint partout la surface des plus hautes eaux. Le premier de ces cônes fut échoué le 26 juin 1784; plusieurs autres le furent ensuite jusqu'à l'année 1786, où le roi vint visiter les travaux. » Une de nos grandes gravures représente l'opération du mouillage d'un cône devant Louis XVI. Des navires remorquent l'immense bloc de charpente jusqu'au point déterminé pour son échouement. Là on l'assujettira par des ancres et on le remplira de cailloux et de pierres pour le faire couler. En 1789 vingt cônes avaient été successivement échoués; mais leur sommet ne tarda pas à être détruit par la violence des flots et l'on en vint peu à peu au système de combler à pierres perdues. C'est ainsi que la digue a été achevée au cours du XIX[e] siècle.

Si, naguère encore, de cruelles maladies décimaient les flottes, faute de soins, de précautions et d'une hygiène suffisante, tout était bien changé depuis peu. C'est l'honneur des derniers ministres de la monarchie d'avoir eu à cœur d'améliorer le régime des marins et d'avoir voulu leur faire une vie meilleure. Grâce à eux, l'ordinaire fut plus soigné, les vivres mieux choisis, la tenue des navires plus convenable et les épidémies moins fréquentes.

Il y a malheureusement une ombre à ce tableau. Elle est due aux procédés administratifs en usage. Non pas que ces procédés fussent suspects. Au contraire, tout se passait honnêtement dans la marine et les médisants en étaient pour leurs calomnies, mais les règles d'administration manquaient. « J'ai examiné en différents pays, a dit Malouet, les diverses formes d'administration

de la marine, et je n'en ai pas trouvé de plus pure ni de moins avide que la nôtre, quoiqu'elle soit la plus désordonnée. » Par une conséquence naturelle, ce désordre engendrait l'exagération des dépenses, les frais inutiles se multipliaient tandis que la détresse du Trésor ajoutait encore au désarroi des administrateurs qui, pour excuse, avaient le droit d'invoquer « le malheur des temps ».





AU SEIN MÊME DE L'ARSENAL, DES CLUBS S'ÉTAIENT FORMÉS.

CHAPITRE VI

LA DÉSORGANISATION DE LA MARINE SOUS LA RÉVOLUTION

I. — LES PORTS ET ARSENAUX

FRÉGATE AVEC SES BONNETTES.

Les ports n'attendirent pas, comme Paris, le 14 juillet 1789 pour commencer la Révolution. La misère y était profonde. Les employés, ouvriers, matelots étant mal payés, le mécontentement devint général et le moindre prétexte servit de ralliement à l'émeute. Dès le mois de mars, à Toulon des massacres eurent lieu ; à Rochefort des maisons furent pillées, des boulangeries saccagées ; à Brest le directeur du port fut jeté hors de la ville. Dans les arsenaux l'effervescence était grande ; les ouvriers de Toulon prenaient la cocarde tricolore bien avant qu'elle fût devenue légalement emblème national, et les petits fonctionnaires adressaient pétitions sur pétitions à l'Assem-

blée nationale pour demander la revision des ordonnances qui les maintenaient dans la dépendance du corps privilégié des officiers de vaisseau. La population, toujours prompte à s'alarmer, écoutait les meneurs qui abusaient d'elle : accuser les chefs militaires de trahison, prétendre qu'ils voulaient livrer nos ports à l'Angleterre ou à la Hollande, étaient des propos d'une banalité courante. Les *sociétés populaires*, soudoyées par l'or et les agents de l'Angleterre, répandaient partout l'esprit de révolte; les clubs, très actifs, détournaient de leurs devoirs les hésitants et les timides. A Toulon la Société des *Adorateurs de la liberté et de l'égalité*, à Brest celle des *Amis de la constitution* se distinguaient par leurs agissements sur les ouvriers.

Se faisant, dès le début de la Révolution, l'écho des rancunes des clubistes et des municipalités, l'Assemblée constituante bouleversa l'administration des ports par ses décrets du 21 septembre 1791. Elle décida que cette administration serait purement civile et incompatible avec les fonctions militaires. L'Intendant disparut en même temps, pour céder la place à un ordonnateur, lequel absorba les fonctions de directeur général de l'arsenal, dévolues jusque-là à un officier général de la marine. Le service des constructions navales, le service des mouvements du port passèrent entre les mains de civils; c'était, en un mot, la complète mise à l'écart des officiers militaires. Le Conseil de marine prit le nom de Conseil d'administration, qu'il a conservé depuis, et fut composé de l'ordonnateur et des chefs de travaux et de comptabilité.

Cette organisation eut une durée éphémère. Dès le 29 juin 1793 la Convention confia les mouvements du port aux officiers de vaisseau, seuls compétents, on l'avouera, en pareille matière, et, renversant l'administration civile de la marine, elle lui substitua un corps d'employés, composé seulement de chefs, sous-chefs, employés principaux et ordinaires; puis, toujours soupçonneuse, effrayée d'ailleurs de l'énormité des dépenses et du désordre qui régnait dans les arsenaux, elle décida qu'il fallait envoyer dans les ports des commissaires, pris parmi ses membres et revêtus du pouvoir discrétionnaire, pour surveiller les chefs, déjouer les intrigues de l'ennemi, et accélérer de toutes parts les travaux : « Dans un pays organisé et discipliné, a dit M. Chabaud-Arnault, une pareille mesure eût été déplorable. Au milieu des discordes épouvantables qui déchiraient alors la France, elle était peut-être nécessaire. Si quelques-uns de ces représentants couvrirent de leur autorité bien des iniquités sanglantes et nombre de vengeances particulières, ils détruisirent ou diminuèrent tout au moins l'influence néfaste des sociétés populaires qui ne cessaient de prêcher l'indiscipline aux soldats, aux matelots, aux ouvriers. Mieux valait encore dans nos ports la domination

d'un proconsul tel que Jeanbon Saint-André, que celle d'une foule de petits tyrans qui encombraient les municipalités et dont la complète ignorance était doublée des plus sottes prétentions. »

Les ports gémissaient, en effet, sous la criminelle tyrannie de quelques exaltés. A Brest des énergumènes commettaient les pires excès. Un détail suffira à indiquer le degré de passion où les esprits étaient montés : la marine avait un bourreau à elle qui, logé à bord d'un vaisseau en rade, était admis à la table du commandant.... A Toulon, au sein même de l'arsenal, il s'était fondé un club, qui envoyait les victimes à l'échafaud et dont les violences suscitèrent le mouvement de réaction qui devait mener notre port de la Méditerranée à tant de catastrophes.

Pour se soustraire au régime d'oppression qui les accablait, les habitants de Toulon prirent le parti d'appeler à leur secours la flotte anglaise qui croisait devant leur port (28 août 1793). Les Anglais se trouvèrent ainsi maîtres de la ville et possesseurs de 31 vaisseaux et de 15 frégates. Lord Hood les reçut en dépôt au nom de Louis XVII, mais il n'y eut pas un officier anglais qui se méprît sur la valeur d'un pareil engagement.

La Convention fit des efforts considérables pour reprendre cette place. C'est au cours de ces opérations que se distingua le jeune officier d'artillerie qui devait plus tard remplir le monde du bruit de ses exploits et de sa gloire. Bonaparte désigna comme la clef de la position un fort élevé au sud de la rade et fit établir contre ce fort plusieurs batteries. Quand l'élan de nos canonniers l'eut fait tomber en notre pouvoir, les Anglais évacuèrent la rade. Mais quelles ruines ne laissèrent-ils pas derrière eux ! Le cabinet de Saint-James avait donné ordre à l'amiral Hood de détruire l'arsenal et d'incendier les vaisseaux qui ne se rallieraient pas au pavillon britannique. C'est dans la nuit du 17 au 18 décembre que les flammes accomplirent leur œuvre de destruction. Les principaux édifices du port et, en même temps qu'eux, neuf vaisseaux, cinq frégates devinrent la proie du feu. Une division de trois vaisseaux et de quelques frégates suivit la flotte anglo-espagnole. Ces bâtiments étaient encombrés d'une partie de la population, qui fuyait à l'approche de l'armée conventionnelle, abandonnant sur le quai ses effets les plus précieux, se précipitant avec tant de hâte dans les embarcations, que beaucoup de celles-ci sombrèrent, engloutissant les fugitifs. Sur 28 000 habitants, environ 15 000 trouvèrent un refuge sur les flottes.

De terribles vengeances furent exercées par les vainqueurs. Le 19 décembre, sur la place du *Champ de bataille*, 200 Toulonnais furent fusillés sans jugement. La Convention, pour punir la ville de sa félonie, décida que son nom serait changé.

et qu'elle s'appellerait désormais Port-La-Montagne. Elle fut ainsi désignée jusqu'au 9 Thermidor....

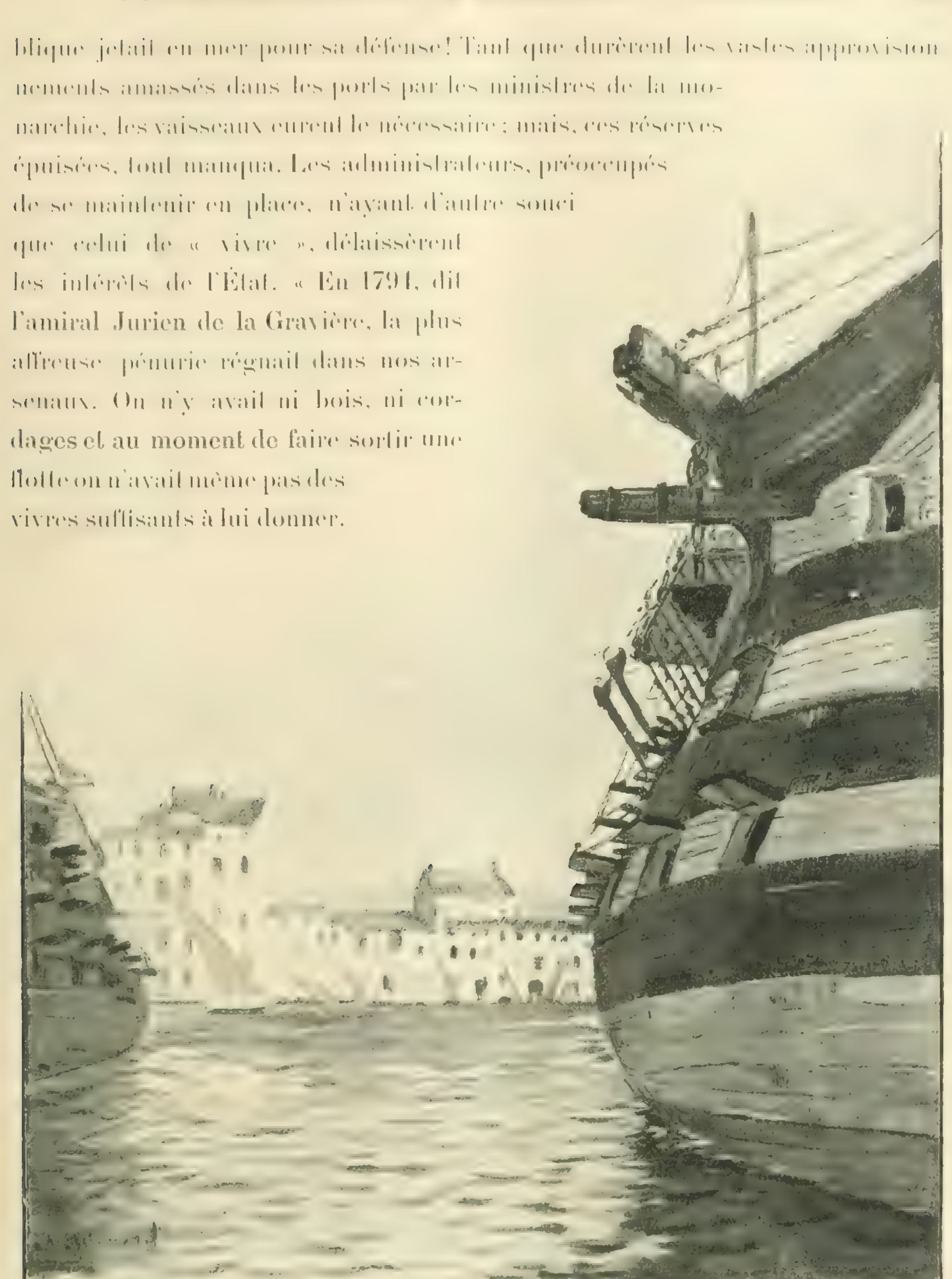
Dans ce temps de suspicion perpétuelle, de méfiance et de dénonciation, les fonctionnaires ne gardaient pas longtemps la faveur du gouvernement. Ainsi en fut-il pour les chefs et sous-chefs des ports. Dès l'année 1794 Jeanbon Saint-André les qualifia d'hommes *dangereux* à principes *monstrueux*. « Déjà, reprit-il, par un décret sage, mais insuffisant vous avez voulu abattre les prétentions, rabaisser le luxe et changer les dénominations des agents supérieurs de l'administration de la marine. Le titre de chef principal a été substitué à celui d'ordonnateur; l'uniforme trop riche a été changé en un uniforme plus simple; les émoluments ont été diminués. Cependant un chef principal est encore un personnage trop important.... » Là-dessus, un décret supprime les chefs principaux civils, et crée à leur place des *agents maritimes* et des *inspecteurs civils de la marine*, les premiers chargés de l'exécution, les seconds de la surveillance. De plus le décret défend que deux membres de la même famille puissent servir dans la même branche d'administration d'un même port. Ces précautions démontrent combien étaient grandes les dilapidations, combien il était difficile de les arrêter, et combien étaient médiocres les garanties morales offertes par les administrateurs improvisés que le gouvernement révolutionnaire plaçait dans les ports.

En 1795 cet édifice s'écroula : les ordonnateurs reparurent. Il fut décrété à nouveau qu'il y aurait incompatibilité entre les fonctions des divers agents de l'administration et toute fonction militaire, afin de soumettre de plus en plus l'épée à la plume. L'ordonnateur fut chargé de la direction générale des approvisionnements, des travaux, de la comptabilité, de la police, de la levée des marins et ouvriers; il eut sous ses ordres trois directeurs civils, le premier pour les constructions navales, le second pour les mouvements du port, le troisième pour l'artillerie. Le commandant de la marine devint un simple commandant d'armes, ayant la charge de la garde militaire et de la sûreté du port, commandant aux officiers et aux troupes de la marine, mais dépourvu de toute autorité sur l'arsenal (2 brumaire an IV, 24 octobre 1795).

Sous le Directoire on continua de controverser sur le meilleur moyen d'administrer les ports. Si aucune constitution nouvelle ne parut, les chefs de la marine n'en firent pas moins varier le choix des hommes au gré des influences les plus diverses.

Que de bouleversements en quelques années, et comme l'on s'étonne peu de voir nos arsenaux incapables d'armer convenablement les flottes que la Répu-

blique jetait en mer pour sa défense! Tant que durèrent les vastes approvisionnements amassés dans les ports par les ministres de la monarchie, les vaisseaux eurent le nécessaire ; mais, ces réserves épuisées, tout manqua. Les administrateurs, préoccupés de se maintenir en place, n'ayant d'autre souci que celui de « vivre », délaissèrent les intérêts de l'État. « En 1794, dit l'amiral Jurien de la Gravière, la plus affreuse pénurie régnait dans nos arsenaux. On n'y avait ni bois, ni cordages et au moment de faire sortir une flotte on n'avait même pas des vivres suffisants à lui donner.



LA VIEILLE DARSE DE TOULON

La farine et le biscuit surtout manquaient complètement. Avec beaucoup de peine on était parvenu à fournir six mois de vivres à l'escadre destinée à

renforcer la flotte de Toulon, mais les autres vaisseaux de la flotte de Brest n'en avaient pu embarquer que pour quinze jours. Ainsi approvisionnés, avec des mâts jumelés parce qu'on n'avait pu les changer, des gréements en mauvais état, des coques mal réparées et mal calfatées, ces vaisseaux allaient, au cœur de l'hiver, affronter les tempêtes et l'ennemi. »

Or le malheur voulait que cet ennemi eût des ports largement pourvus en bois, en cordages, en vivres, en matières de toutes sortes, susceptibles par conséquent d'armer méthodiquement les escadres les plus nombreuses. Chez nous, tout était acheté « à la diable » et au dernier moment. Dans cette précipitation on employait les premières fournitures venues, souvent des objets de qualité inférieure, vendus fort chers par des négociants peu délicats qui spéculaient sur nos troubles et sur nos embarras pour édifier de scandaleuses fortunes. Les commandants se plaignaient sans cesse des approvisionnements qui leur étaient remis. Mais de quoi n'avaient-ils pas à se plaindre dans ce désarroi de notre pauvre marine?

II. — LES OFFICIERS

Le corps de la marine, recruté presque exclusivement dans la noblesse, devait être particulièrement désigné aux coups de ceux qui avaient déclaré la guerre aux abus et aux privilèges. On n'en voulait pas seulement aux places qu'ils occupaient dans les ports, mais à leurs personnes mêmes. Au mois de novembre 1789 le commandant de la marine à Toulon, le comte d'Albert de Rions, fut arraché de son hôtel avec plusieurs de ses officiers et jeté dans la prison de la ville. L'Assemblée nationale, saisie de cet attentat, n'eut point le courage de sévir fermement contre les auteurs de cette arrestation illégale; elle se contenta de désapprouver leurs actes par les vagues paroles d'une phraséologie sentimentale, et cette faiblesse fut le signal de l'insurrection des équipages et de la dissolution des états-majors. Aussitôt, en effet, des clubs de marins et d'ouvriers se formèrent — peut-être à l'instigation d'émissaires anglais, — ils ameutèrent tous les équipages des vaisseaux contre leurs chefs, ils répandirent à profusion des brochures, des libelles, des factums qui dénonçaient à la vindicte publique les aristocratiques membres du grand corps, « ces nobles ignorants ou inexpérimentés, rampant sous les caprices de la cour et des ministres,... ces valets du despotisme... ». Des maîtres, des gradés, que l'on aurait pu croire plus attachés à leur devoir, se signalèrent parmi les meneurs. Partout de fâcheuses défections se produisirent, présages de calamités plus

grandes. L'Assemblée, aussi incapable de contenir le peuple que de protéger l'autorité, ne sut pas, cette fois encore, faire face résolument aux mutins, elle profita même du moment où les officiers étaient en butte à tant d'outrages pour leur prescrire par décret de traiter les marins avec justice et d'avoir pour eux tous les égards convenables, sous peine de punition! C'était découvrir les officiers vis-à-vis de leurs inférieurs : Mirabeau avait eu plus de franchise que le rédacteur de ce décret en disant qu' « il fallait licencier le corps des officiers de mer ».

Quand, au mois d'août 1790, cette même Assemblée voulut faire appliquer son nouveau code pénal pour l'armée navale, ce fut une vraie révolte qui éclata sur les vaisseaux : des amiraux chassés de leur bord ; des commissaires de l'Assemblée reçus avec des murmures ; des officiers frappés ; l'équipage devenu tribunal : tel fut le spectacle que donna l'escadre de Brest. Ce qui n'empêcha point le comité de marine de l'Assemblée de se déclarer satisfait et de réformer les articles du nouveau code qui ne convenaient pas aux marins. Ces ridicules concessions n'eurent d'autre conséquence que d'enhardir les matelots dans leurs revendications et de ruiner à tout jamais le prestige des chefs.

Beaucoup de ces derniers jugèrent alors que, n'étant plus défendus, leur place n'était plus sur cette flotte révoltée, et ils se retirèrent pour attendre des temps meilleurs. Menacés dans leur vie par les équipages, trahis par les leurs, ils se regardèrent comme dégagés du service. Puis lorsque la tentative de fuite de Louis XVI et de sa famille, en juin 1790, fut connue, lorsque le passage du comte de Provence à l'étranger fut ébruité, beaucoup d'entre eux suivirent sans hésiter le courant de l'émigration.

D'ailleurs les matelots et les gradés de la marine militaire n'étaient pas seuls à s'ameuter contre les officiers, à dénoncer leurs privilèges. Les capitaines et les maîtres de la marine marchande, les longs-courriers et les caboteurs élevèrent aussi leurs prétentions. Le moindre d'entre eux affirmait qu'il n'y avait aucune différence entre la conduite d'un navire de commerce et celle d'un vaisseau de guerre, entre la manœuvre de l'un et celle de l'autre, entre une flottille de pêcheurs et une armée navale. Chaque patron de barque se crut digne d'être amiral. Ces doléances trouvèrent un écho au sein de l'Assemblée et malgré l'opposition que firent ceux de ses membres qui appartenaient à la marine royale, de Vaudreuil, Malouet, de Champagny, La Coudraye, de Galbert et d'autres, une constitution de la marine fut votée dans ce sens les 28, 29 et 30 avril 1791.

Elle portait que la charge d'amiral de France serait supprimée : il y aurait 3 amiraux, 9 vice-amiraux, 18 contre-amiraux, 180 capitaines de vaisseau, 800 lieutenants de vaisseau, 200 enseignes, 300 aspirants. Les écoles de

Vannes et d'Alais seraient supprimées et remplacées par vingt-cinq écoles publiques établies dans les principaux ports du royaume. L'innovation consistait en ce qu'il n'était pas besoin d'avoir été aspirant pour devenir enseigne. Ce grade était obtenu par un concours ouvert à tous les navigateurs ayant au moins quatre ans de navigation soit sur les vaisseaux de l'État, soit sur ceux du commerce. En outre le grade d'enseigne auxiliaire ou non-entretenu était accordé à tout marin ayant six ans de navigation, dont un seul à l'État. Les maîtres-pilotes et les officiers mariniers n'étaient pas oubliés : les premiers passaient tous enseignes et les seconds recevaient le dixième des places d'enseigne, moitié à l'ancienneté, moitié au choix.



CAPITAINE DE VAISSEAU SOUS LA RÉVOLUTION.
(D'après un document ancien.)

C'était la subversion des vrais principes de la hiérarchie, un mélange incohérent de marine militaire et de marine marchande. Beaucoup d'officiers, de ceux-là mêmes qui étaient restés à leurs postes malgré les injures, les menaces, les détentions arbitraires et les voies de fait, trouvèrent à l'apparition de ces décrets que leur dignité était compromise, que c'était faire trop bon marché de leur valeur et de leur savoir que de les mettre au rang des patrons de la marine de commerce et ils désertèrent leur drapeau, allant grossir les rangs des émigrés tout le long de nos frontières. Lorsque la liste du nouveau corps parut à la fin de 1791, on y vit encore bien des noms devenus célèbres lors de la dernière guerre, et d'Estaing, et Duchaffaut, et de Vaudreuil, et des Touches, et d'Entrecasteaux et de Chabert,... mais la plupart des noms marquants qu'elle contenait n'étaient là que pour mémoire. Ceux qui les portaient devaient faire défaut à l'appel. En 1792, une revue fut ordonnée à Brest. Elle montra que sur 640 officiers attachés à ce département, on en comptait 102 absents avec congés, 259 absents sans congés c'est-à-dire émigrés, 19 détenus, 28 postulants pour la retraite, 161 embarqués et 49 en service à terre. C'était donc plus de la moitié passée à l'émigration, car les 102 absents avec congé n'étaient que des fugitifs, résidant hors du territoire avec l'assentiment du ministre d'alors, le très réactionnaire Bertrand de Molleville.

De l'émigration et des émigrés, tout a été dit déjà, et ce n'est pas ici le lieu

de revenir sur ce sujet brûlant. Pourtant, il n'est pas hors de propos de rappeler les violences exercées journellement dans les ports contre les officiers de l'ancienne marine royale. Si cela n'excuse point leur défection, cela du moins



LE COMTE DE FLOTTE FUT MUTILÉ A COUPS DE SABRE
ET PENDU A LA LANTERNE

permettra de juger ceux qui en étaient la cause. A Toulon, le club des *Adorateurs de la liberté et de l'égalité* se livrait aux pires violences. « Plusieurs officiers, dit M. Léon Guérin, furent l'objet des fureurs des clubistes. Le comte de Flotte, contre-amiral depuis le 1er juillet de cette année, et nouveau commandant de la marine, fut traîné, le matin du 10 septembre 1792, devant la porte de l'arsenal ; là, en présence des soldats et des ouvriers de la marine, spectateurs immobiles du supplice de leur chef, on le mutila à coups de sabre, puis on le pendit à la lanterne. Le comte de Rochemore, capitaine de vaisseau,

arbitrairement jeté dans la prison commune, en fut ensuite extrait par deux meneurs et, après avoir souffert cent injures de ces deux scélérats et de leur bande, fut percé de coups et pendu à un réverbère sur le port. Le chaudronnier Barry, faisant jactance de son atrocité, se lava les mains dans le sang qui découlait du cadavre. L'infortuné capitaine de vaisseau, Saqui des Tourrets, vieux brave que l'organisation de 1791 avait tiré de sa retraite pour l'appeler à la défense du pays, eut le même sort que son camarade; un de ses frères, capitaine de vaisseau, échappa par la fuite à une fin aussi tragique. Possel, commissaire, arraché le même jour de sa maison, avait déjà la corde du réverbère passée autour du cou, quand il fut sauvé par un hasard providentiel.... D'autres furent massacrés à la porte de leurs maisons, sous les yeux de leurs femmes, de leurs enfants ; et leurs cadavres restèrent longtemps suspendus aux cordes des lanternes de Toulon. Voilà comment on traitait les anciens officiers de la marine royale, restés fidèles à leur patrie au milieu de la tourmente révolutionnaire, et l'on demandait pourquoi les autres émigraient !... »

Mais il fallait les remplacer, il fallait combler les vides causés par leur départ. Un décre de l'Assemblée législative, daté du 17 septembre 1792, y pourvut en autorisant les officiers en retraite à reprendre du service, en élargissant les conditions d'avancement, en ouvrant de plus en plus la porte aux marins de la marine marchande. En outre, tout officier civil ou militaire de la marine, fut tenu de remettre à son supérieur immédiat, la preuve de sa prestation de serment « d'être fidèle à la nation, de maintenir de tout son pouvoir la liberté et l'égalité et de mourir à son poste en les défendant ».

Les facilités données aux officiers inférieurs pour parvenir aux grades élevés, ne furent pas encore regardées comme suffisantes, et l'on vit Kersaint déclamer dans l'Assemblée contre le *concordat passé avec les anciens préjugés* et proposer une marine élective : « La municipalité de chaque ville maritime réunirait tous les armateurs et marins, lesquels éliraient un citoyen sur dix pour choisir, en leur nom, entre tous les marins de la communauté le plus digne d'être chargé de la défense nationale sur les vaisseaux de guerre, soit comme capitaine, soit comme lieutenant, etc... » A Toulon, le club dont on a parlé tout à l'heure, comprenait ainsi son rôle et il s'offrait au ministre pour lui donner des « notes sur les différents degrés d'aptitude, tant des officiers que des maîtres du département de Toulon » : les capables étaient apostillés *excellents patriotes*, les incapables devenaient *patriotes douteux*, *entachés d'incivisme*, quant aux membres du club, ils se désignaient eux-mêmes comme *excellents patriotes*, *éminemment capables de commander les vaisseaux*.

Toutes ces insanités, que le ministre de la marine ne désavouait pas, étaient le prélude de l'organisation nouvelle que la Convention allait promulguer. Elle commençait par destituer les officiers absents par congé, ou ceux qui s'étaient montrés rebelles à la République, tandis qu'elle décrétait d'accusation et jetait en prison les amiraux d'Estaing, du Chaffault, Grimouard et d'autres qui avaient été l'honneur de la marine. Pour remplacer les officiers ainsi rayés de leur corps, le ministre fut autorisé à prendre des contre-amiraux parmi les capitaines de vaisseau ; à choisir la moitié des capitaines de vaisseau parmi les lieutenants et les capitaines du commerce ; à nommer lieutenants ou enseignes tous les gradés du commerce, les officiers-mariniers et les pilotes. Enfin, le 18 mars 1793, un dernier pas fut fait dans la voie tracée par Kersaint : « Les citoyens désignés par les marins de leurs départements respectifs comme les plus dignes d'être faits capitaines de vaisseau purent être promus à ce grade, pourvu qu'ils eussent commandé dans plusieurs voyages, ou qu'ils fussent déjà lieutenants de vaisseau de l'État, même de la dernière promotion et qu'ils fussent munis de certificats de civisme. »

Pour couronner cette œuvre de désorganisation, un décret dit d'épurement, daté du 7 octobre 1793, prescrivit aux municipalités de recevoir les dénonciations qu'il plairait à tout citoyen de porter contre les officiers des divers grades de la marine ; le ministre devait ensuite prononcer la destitution de ceux « pour lesquels les dénonciations seraient fondées ».

Or, sous le régime de la Terreur, dénonciations et arrestations se suivaient de près, surtout depuis le jour fatal du 17 septembre où avait été rendue la Loi des suspects. Tous les officiers de l'ancienne marine, à quelques exceptions près, furent donc réduits à se cacher ou à passer à l'étranger pour éviter d'être emprisonnés, jugés et condamnés à mort. Des destitutions en masse furent prononcées : Kersaint lui-même, qui avait donné tant de gages à la Révolution, parut suspect de tiédeur. Il fut privé de son grade et avec lui 71 capitaines de vaisseau et plus de 400 lieutenants et enseignes. Ceux qui n'étaient pas emprisonnés avaient ordre de s'éloigner à vingt lieues des frontières. Enfin, quelques jours plus tard, on résolut de faire périr les amiraux et les chefs qui, après leur destitution, n'avaient pas eu la prudence de se mettre à l'abri ; on raviva les bruits d'une conspiration royaliste qui, disait-on, *ne pouvait manquer d'exister* dans l'armée navale : Grimouard fut exécuté ; le duc d'Orléans, l'*amiral Égalité*, fut exécuté ; du Chaffault mourut en prison ; l'amiral de Montbazon-Rohan, Kersaint, d'Estaing périrent sur l'échafaud ; pareil sort fut réservé à une cinquantaine d'officiers de tout rang. A Toulon, qui

avait ouvert ses portes aux Anglais, il se fit des hécatombes d'officiers lors de l'entrée des armées conventionnelles dans la ville reconquise (20 décembre 1793). Barras, envoyé à Toulon, écrivit à la Convention cette phrase sinistre : « L'on fusille à force : déjà tous les officiers de marine y ont passé ».

Pour remplacer dans les cadres de la flotte les malheureux qui expiaient par la mort ou la destitution le seul crime d'être nobles, le ministre de la marine de l'époque, Jean Dalbarade, n'était point embarrassé. Un *patriote* lui suffisait, ainsi qu'en peut témoigner cette lettre du 2 juillet 1794, écrite à Villaret-Joyeuse : « Il faut extirper, disait-il, le sot orgueil de la marine en France. Ce vice de l'ancien régime, si on ne prend l'attention la plus sérieuse, s'incrustera dans le nouveau et notre marine restera dans l'anéantissement et dans l'humiliation, tandis qu'elle peut et qu'elle doit être la première de toutes.... Cherche et tu trouveras de ces hommes modestes qui n'ont d'autre amour que le bonheur et l'intérêt de la République. Emploie ces vrais enfants de la patrie dans le poste que leur capacité désigne, et bientôt on verra les vertus de la République faire triompher nos armes sur les eaux comme sur la terre, et rendre la liberté des mers à tous les hommes. » Un peu plus tard, le jeune général Hoche, au moment de son expédition d'Irlande, pensait de même : « Expulsez, disait-il au ministre, tout ce qui tient à la faction Villaret-Joyeuse ; avancez quelques officiers dont j'ai *aperçu* les talents ».

Quels chefs d'escadre, quels capitaines espérait-on trouver ainsi? Le patriotisme, tout grand qu'il fût, pouvait-il tenir lieu de science et de coup d'œil? Et quels services attendre d'hommes sans éducation, sachant à peine lire, pourvus naguère de grades infimes et subitement élevés, comme d'un coup de baguette magique, à des postes éminents? En 1794, Villaret notait ainsi un de ses commandants : « Homme nul, sujet de risée pour son état-major et son équipage ».

Les traditions, qui sont la force d'une marine, avaient disparu dans le grand naufrage, et les nouveaux chefs de la flotte étaient incapables de suppléer, par leur expérience, au savoir qui leur manquait : cela devenait évident, même pour ceux qui avaient le plus contribué à la désorganisation de nos cadres maritimes. Dès 1793, Jeanbon Saint-André parlait, dans un rapport, d'officiers peu instruits, négligents et timides et de commandants « dont l'ignorance est vraiment au-dessus de tout ce qu'on en pourrait dire ». L'épreuve de la mer n'avait, sans doute, pas beaucoup changé la valeur de ces officiers à qui les premiers principes faisaient défaut, car en 1795 le même conventionnel prononça devant l'Assemblée un discours où l'on remarquait ce tardif aveu : « Il ne faut pas nous le dissimuler, la plupart des officiers manquent d'in-

struction et de docilité ». La Convention, ébranlée par ces critiques, prit un parti décisif : elle supprima, le 3 brumaire an IV, le corps des officiers de vaisseau créé pendant les dernières années, et institua une *marine militaire* de l'État avec 600 enseignes, 100 lieutenants, 180 capitaines de frégate, 100 capitaines de vaisseau, 50 chefs de division, 16 contre-amiraux, 8 vice-amiraux. C'était faire amende honorable et reconnaître qu'une flotte de guerre et une flotte de commerce étaient deux choses différentes. Par malheur, il y avait trois mois à peine que la fatale expédition de Quiberon venait de livrer au bourreau



EN 1793 LES ARMÉES CONVENTIONNELLES REPRIRENT TOULON AUX ANGLAIS.

la plupart des officiers qui avaient échappé par la fuite aux échafauds de 1793 ; et, dans la disette où l'on était d'hommes expérimentés, on fut obligé d'admettre encore, malgré tout, beaucoup d'officiers du commerce. Puis le ministre d'alors, l'amiral Truguet, tint à l'écart des généraux habiles, des chefs de division et des capitaines de valeur, parce qu'ils portaient ombrage à son ambition, si bien que la renaissance de la marine, qu'on avait cru prochaine et que tout le monde souhaitait, se trouva fâcheusement retardée.

III. — LES ÉQUIPAGES

L'une des premières mesures de l'Assemblée constituante fut de modifier le régime des classes, en abaissant de soixante à cinquante-six ans l'âge où l'on serait dispensé du service de mer et en supprimant les officiers militaires dans les quartiers, pour ne plus conserver que les commissaires civils et les syndics. L'abaissement de la limite d'âge était une mesure de haute justice : on a vu dans les chapitres précédents combien était dur aux gens de mer le régime qui les liait au service de l'État ; l'adoucir était une nécessité impérieuse.

C'est encore dans le but d'améliorer la condition des matelots que l'Assemblée travailla à un nouveau code pénal pour les armées navales. L'intention était bonne ; l'œuvre produite fut elle-même satisfaisante, à part l'absurde disposition qui introduisait le jury dans les tribunaux de la marine militaire. Mais, dans des temps aussi troublés que ceux que la France traversait, les meilleures intentions ne suffisent pas, les règlements les plus sages sont souvent mal interprétés. Ainsi en fut-il pour le nouveau code : loin de plaire aux matelots, il les indigna ; leurs têtes, en pleine effervescence déjà, se surexcitèrent ; il fut l'une des causes de la révolte générale des troupes de mer. Une peine de discipline, l'anneau de fer au pied, leur parut infamante et odieuse ; l'usage d'une petite baguette, appelée liane, donnée aux gradés en signe d'autorité, leur sembla plus humiliant que les coups de corde ou que la cale. Le malheur voulut qu'on cédât devant leurs récriminations, et aussitôt ils se flattèrent d'obtenir par la violence tout ce qu'ils demanderaient.

Les fâcheux décrets qui accordaient si largement aux sous-officiers les grades de la marine achevèrent de troubler les cervelles des matelots : chacun d'eux se jugea digne d'obtenir immédiatement le droit de porter l'épée ; de là à secouer l'autorité des chefs il n'y avait qu'un pas. Il fut vite franchi. La discipline fut méconnue, les ordres inexécutés, les officiers bafoués, ridiculisés ou menacés. L'influence des clubs ne tarda pas à se faire sentir. De ces réunions partait le mot d'ordre qui désignait tel ou tel officier au mépris de ses subordonnés. Les matelots faisaient, dans les rues des ports, cause commune avec les plus violents fauteurs de désordre. Il s'en trouvait plusieurs au milieu de la foule qui arracha de son hôtel le commandant de Toulon et qui le poussa, à coups de pierre et de bâton, jusqu'à la prison de la ville.

Ce n'était pas seulement dans les ports de France que les équipages se soulevaient. Au loin, dans les colonies, sur toutes les mers les révoltes éclataient.

A Saint-Domingue, des scènes sanglantes désolaient nos navires. Les commandants étaient déclarés suspects, coupables d'avoir prononcé des paroles « entachées d'incivisme » et il n'en fallait pas plus pour qu'on les emprisonnât ou qu'on les menaçât de mort. Une belle nuit, devant Livourne, l'équipage d'une frégate déposait son capitaine et lui substituait le lieutenant d'infanterie embarqué à bord.

Quand de vrais « patriotes » remplacèrent sur les navires les officiers en fuite, les officiers incarcérés ou les officiers exécutés, la discipline, comme on le suppose bien, n'en devint pas meilleure. Ne pouvant plus accuser leurs chefs d'incivisme, les équipages les déclaraient vendus à l'ennemi. C'est ce qui arriva en 1793 sur l'escadre de Brest commandée par Morard de Galles. Lisez, au surplus, ce rapport d'un fervent républicain, Duchesne-Gohet, ancien matelot, devenu maître, puis officier et commandant une frégate, la *Topaze*. Son équipage, au moment d'appareiller pour une croisière sur les côtes d'Espagne, refusa net de se porter aux manœuvres. « Je rappelai à mes hommes qu'ils avaient tous juré de mourir pour la République. Ce fut inutile, je n'en pus tirer que des cris : « Nous ne partirons pas! Les « frégates sont vendues! Nous ne voulons pas « mourir dans des prisons! » Ils ont fini par me huer. Voilà les farandoleurs, les promeneurs des bonnets de la liberté dans les rues de Toulon! Les voilà ces grands crieurs de « Vive la nation! » des scélérats qui n'en sont que les ennemis les plus déclarés. Un brick, un bateau, tout les épouvante et les fait trembler. Voilà les reptiles qui se qualifient de sans-culottes à la porte de Toulon et qu'à la mer on peut justement qualifier de sans âme et de lâches! Quand fera-t-on des exemples? Quand purgera-t-on la République des scélérats qui l'infestent, ou pour mieux dire, quand aurons-nous de sages lois?... Un malheureux capitaine est à plaindre d'avoir sous ses ordres des corps sans âme, la lie de la France. »


CANONNIER EN 1793
(d'après un dessin de M. A. Paris).

Le brave homme qui écrivait ce rapport aurait pu ajouter : « Quand aurons-nous des chefs respectables et énergiques? » C'est en effet ce qui manquait le plus. Tous ces émeutiers si bruyants, si « farandoleurs » ne tenaient pas devant la

fermeté d'un officier digne d'estime et de respect. En 1795, les matelots de Toulon, unis aux douze mille ouvriers de l'arsenal, ne voulaient pas laisser sortir la flotte et ne craignaient pas d'accuser le contre-amiral Martin et les représentants qui étaient à son bord d'être des contre-révolutionnaires. Martin, dont le républicanisme était connu, fut indigné. Doué d'une force physique énorme, faite pour en imposer à la foule, il menaça de la voix et du geste le premier insolent qui oserait élever la voix. Cette attitude suffit à ramener le calme parmi les séditieux. Le même jour, le capitaine de la *Victoire*, Savary, étant poursuivi dans les rues par un grand nombre de ses matelots qui l'injuriaient, se retourna soudain et, d'un ton sévère et plein de commandement, leur enjoignit de se rendre à bord sur-le-champ. Lui-même y alla. Arrivé sur le pont, il escalada le banc de quart, et, l'épée à la main, fit rassembler tout l'équipage. Il reprocha vertement la lâcheté dont on venait de se rendre coupable à son égard, fit mettre aux fers quelques meneurs et réussit, par cet exemple, à empêcher la rébellion de se propager sur son vaisseau. Hélas! de pareils mouvements de résolution étaient rares, et trop souvent les chefs capitulèrent devant la révolte.

Qui excitait ainsi les équipages? les sociétés révolutionnaires des ports, les municipalités alors toutes-puissantes. L'une d'elles n'écrivait-elle pas au ministre, en 1793 : « Il faut avant tout découvrir les traîtres et répandre à bord de nos vaisseaux de nombreux exemplaires du *Père Duchesne*, afin de sans-culottiser l'armée navale »? Ceux qui parlaient ainsi étaient bien exigeants. Les scènes qui se passaient sur nos vaisseaux auraient dû pourtant les satisfaire : c'était l'heure où « les chefs faisaient aux marins la profession publique de leurs principes, où les marins exprimaient leur sensibilité par des acclamations ; puis, quand amiral, capitaines, officiers, maîtres et matelots avaient juré pour la centième fois haine et exécration aux tyrans, appui et secours aux *amis de l'égalité*, on s'attablait à des repas civiques qui se terminaient, suivant la formule consacrée, par des embrassements respectifs » (Jurien de la Gravière).

La nécessité de rétablir la discipline n'échappa point à la Convention. Elle sentit enfin le besoin de ramener à l'ordre, sinon au respect, les équipages que l'on avait déchaînés contre leurs officiers. Il faut lire le décret de 1794 et le rapprocher des règlements de la monarchie pour voir que ceux-ci ne méritaient guère le reproche de cruauté : le décret républicain prononçait la mort pour refus d'obéissance, pour injures ou voies de fait, pour rébellion, pour attroupements tumultueux sur les vaisseaux ou dans l'arsenal, pour désertion ou absence pendant trois jours, etc.

Seulement, par compensation, les officiers devaient encourir les mêmes

peines de discipline que les matelots, telles que les fers, la fosse aux lions, les réductions de grade ou de solde.

En dépit de cette sévérité, le pouvoir révolutionnaire avait grand souci du moral des équipages. Il ne s'occupait pas moins de leur santé, ainsi qu'en témoigne toute la correspondance officielle. Les plus simples recommandations hygiéniques étaient souvent rappelées aux capitaines et elles n'étaient point inutiles à ces chefs de hasard. Voici à ce sujet une curieuse lettre du ministre Dalbarade : « Nos maladies à bord viennent de la faute des capitaines qui n'ont pas eu le soin de tenir la propreté. Ce doit cependant être la première vertu du marin, comme étant l'âme de la santé et des succès. Tout chef qui n'a pas soin de l'équipage et de sa santé ne mérite pas de commander et d'être officier.... Il convient de donner aux équipages des binious et des tambourins pour entretenir la joie parmi eux. Les instruments à vent donnent beaucoup de gaieté et font sortir l'homme de la mélancolie. »

OFFICIERS, MAÎTRES ET MATELOTS S'ATTABLAIENT À DES REPAS CIVIQUES...

Au milieu du désordre général, la désertion éclaircissait chaque jour les

rangs des équipages, et les départs des escadres étaient retardés faute de matelots. Dès l'année 1792 le ministre La Coste avait déclaré à l'Assemblée législative que les vaisseaux, suffisamment prêts comme matériel, laisseraient fort à désirer au point de vue de l'effectif. En cas d'armements nombreux, les ports se voyaient contraints d'embarquer des soldats à la place des marins. En 1795, lors de la formation de cette escadre de l'amiral Martin, dont il vient d'être parlé, on dut la compléter avec des fantassins. « Il n'est pas possible, écrivait Martin, d'avoir des vaisseaux plus mal armés en marins que ceux de Toulon. Le nombre de militaires et de novices qui n'ont pas été à la mer s'élève à 7500 hommes sur une totalité de 12000 qui forment l'armement. » Quelques mois plus tard, la pénurie de matelots fut telle qu'il fallut dissoudre cette escadre; il lui manquait 7000 hommes. Lors de l'expédition de Hoche pour l'Irlande, en 1796, les matelots manquèrent encore. « Sans solde, sans vêtements, humiliés de leur situation, les équipages désertaient en masse. Ils allaient chercher à bord des corsaires un meilleur traitement et une vie d'aventures. » (Jurien de la Gravière.)

C'est alors que fut rendu un décret (13 brumaire an IV) instituant l'*inscription maritime* sur des bases plus larges et en même temps plus équitables. Étaient inscrits tous ceux qui se livraient à la pêche et à la navigation soit sur les côtes, soit sur les rivières jusqu'au point où remontait la marée « au flot de mars »; l'inscription s'étendait, pour les rivières qui ne sentaient pas la marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments pouvaient atteindre. L'âge de congédiement définitif des inscrits était fixé à cinquante ans. La République s'engageait à entretenir annuellement à son service deux mille apprentis-marins, engagés volontaires. Elle voulait entretenir aussi, sous la dénomination de troupes d'artillerie de marine, un corps de 15900 hommes en temps de paix, susceptible d'être porté à 25000 en temps de guerre et divisé en sept demi-brigades.

L'Assemblée législative avait supprimé les canonniers-matelots, comme suspects de royalisme ou de fédéralisme, et elle les avait remplacés par des artilleurs de terre. Après l'insurrection de l'escadre de Brest en 1793, les tribunaux révolutionnaires obtinrent le renvoi de ces artilleurs, qu'on supposait dévoués à la cause de leurs officiers, et on mit à leur place des *paysans de réquisition*, très ignorants de l'artillerie. « Prenez garde, écrivait à la Convention le contre-amiral Kerguelen, il faut des canonniers exercés pour servir le canon à la mer. Les artilleurs de terre sont sur des bases solides et tirent sur des objets fixes; ceux de mer, au contraire, sur des bases mobiles et tirent toujours, pour ainsi dire, au vol. » L'avis était sage. Il ne devait pourtant pas être écouté. On continua de

prendre les premiers venus pour armer les batteries des vaisseaux. Nos flottes en portèrent la peine dans les combats futurs où les ennemis avaient de meilleurs chefs de pièce. On vit des rencontres où le navire français, une frégate, perdait cinquante hommes quand nos adversaires n'avaient que cinq ou six blessés.

Eh bien, ces marins improvisés, mal nourris, payés en assignats, ces artilleurs de rencontre, ces factieux, ces rebelles qui donnaient si souvent les plus tristes exemples d'indiscipline montraient presque toujours en face de l'ennemi une ardeur guerrière que rien n'ébranlait, une abnégation qui les transformait en héros superbement dédaigneux de la mort. Nous allons les voir tout à l'heure aux prises avec de puissantes et redoutables marines; leur vaillance ne se démentira pas, ils lutteront jusqu'à la dernière extrémité, et reprendront le lendemain le combat interrompu la veille avec la même ardeur, la même imprudence, la même irréflexion grandiose. Tout est extraordinaire dans cette extraordinaire époque et il ne faut point la juger, comme a dit M. Renan, « par les mêmes règles que les situations ordinaires de l'humanité ». Certes l'indiscipline, la révolte des équipages sont des choses lamentables. Mais ces hommes sans instruction se trouvaient sans défense contre les meneurs qui les exploitaient. Peut-on vraiment leur faire un crime d'avoir méconnu le devoir, dans un temps où des esprits plus éclairés que les leurs foulaient aux pieds le droit et la justice?

IV. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES. — L'ARMEMENT

La supériorité que nous avions acquise dans l'art de bâtir les vaisseaux se maintenait toujours, en dépit des vicissitudes de situation qu'avaient traversées les ingénieurs des constructions navales. Avec des hommes tels que Forfait, Sané, Chevillard, nos bâtiments continuaient à l'emporter comme solidité sur ceux des Anglais, et depuis que l'usage du doublage en cuivre s'était généralisé, ils avaient atteint une marche bien meilleure. Une mâture mieux assujettie, qui leur permettait de défier toutes voiles dehors des rafales violentes, était encore un avantage appréciable à leur actif. Tout cela compensait en partie l'infériorité numérique où nous nous trouvions par rapport à nos ennemis.

Le 1er octobre 1791, nous avions : 86 vaisseaux, dont trois de 118 canons, cinq de 110, dix de 80, soixante-sept de 74, un de 64; 76 frégates, dont vingt de 36 canons, cinquante-six de 32; 47 corvettes et avisos, de 4 à 26 canons; sept chaloupes canonnières; 30 flûtes et gabares de 200 à 800 tonneaux. Un an et demi plus tard nous n'avions déjà plus que 74 vaisseaux pouvant entrer en ligne. L'Angleterre, au même moment, en comptait 115 à flot.

La pénurie des arsenaux rendant difficiles les armements de grands navires, Sané eut l'idée de tirer parti de quelques vieux vaisseaux en supprimant totalement les gaillards et en ne leur laissant qu'une batterie de 24 canons. On eut ainsi des vaisseaux-frégates ou vaisseaux rasés. Pour la même raison on développa la construction des petits navires, tels que les bricks et les lougres, qui demandaient moins de canons et moins d'hommes et qui pouvaient servir dans la guerre de course. On s'engoua aussi, sous le ministère de Truguet, de bateaux plats dits à la Muskein, qu'on devait utiliser en cas de descente en Angleterre. Nous les verrons jouer un rôle dans la période suivante.

Les navires étaient peu soignés ; l'heure n'était pas propice aux embellissements sentant le luxe. Comme unique décoration, la Convention avait prescrit de placer, en tête du mât ou sur la dunette, un bonnet phrygien, symbole officiel de la liberté. A l'Exposition navale de 1891, à Londres, on pouvait voir deux de ces bonnets, l'un pris sur la *Cléopâtre* le 19 juin 1793, l'autre sur l'*Unité* en 1796. Ils mesurent environ quatre-vingts centimètres et sont en fer-blanc recouvert de rouge, avec un gland peint en blanc ; leur cocarde dentelée est tricolore avec la couleur rouge au milieu.

Pour *sans-culottiser* les vaisseaux, suivant l'expression d'alors, on avait commencé par leur enlever les noms qui rappelaient un régime détesté et par les rebaptiser à la mode du jour. On eut la *Révolution*, le *Peuple souverain*, le *Tricolore*, les *Droits de l'homme*, le *Vengeur du peuple*; on eut encore le *Jacobin* et la *Montagne*, puis le *Marat*, et le *Le Pelletier*, du nom des partis et des hommes de l'Assemblée; on eut le *Ça ira* pour évoquer et perpétuer le souvenir d'une abominable chanson sanguinaire ; on eut enfin le *Trente et un Mai* pour glorifier le premier attentat contre les girondins.

L'artillerie ne faisait aucun progrès. Car il ne faut pas compter pour tel l'introduction de l'usage des boulets rouges, que l'on faisait chauffer dans des fours construits à cet effet dans l'entrepont. Un vaisseau, l'*Alcide*, fut incendié par un de ces boulets sorti du fourneau sans précaution. Mais le plus grand inconvénient du tir à boulets rouges n'était pas le danger de l'incendie pour le vaisseau qui usait de ce redouté moyen de destruction, c'était surtout la perte d'un temps précieux, l'intervalle qui séparait deux coups de canon étant de six ou huit minutes pour que le projectile fût chauffé au degré convenable. Quant à rendre la charge plus rapide, à perfectionner la justesse du tir, les moyens de pointage et de mise en feu, personne n'y songeait.

Sous le rapport des petites armes, tout n'était que confusion. On donnait des balles qui n'entraient pas dans les fusils. Les pistolets n'étaient pas maniables,

les sabres non plus. Enfin le branle-bas de combat prenait en préparatifs beaucoup trop de temps, à cause de l'embarras des cuisines, offices et autres aménagements trop compliqués.

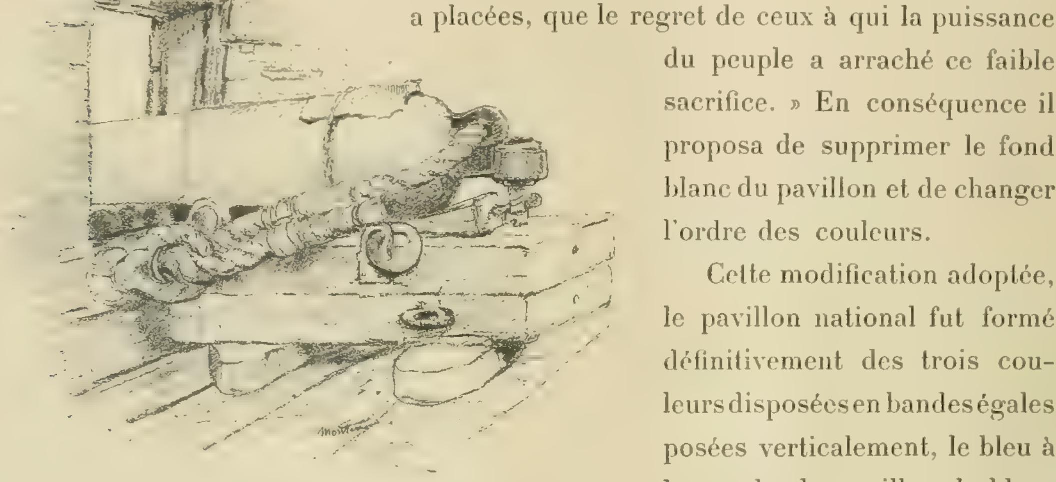
Devant ces vaisseaux mal équipés, sortant des ports dénués de tout, l'enthousiasme et la confiance des représentants ne se démentaient pas un seul instant. Écoutez Jeanbon Saint-André remettant le nouveau pavillon à la marine : « Braves marins, vous le défendrez : cloué à la poupe de vos navires, vous ne souffrirez jamais qu'il soit amené et vous punirez de mort le lâche qui oserait en concevoir le dessein ! Allez sur cet élément terrible ; ce signe vous assure la victoire, il est le présage de votre gloire et du triomphe de la République ! »

AVANT DU VAISSEAU LE « CASSARD ».

Ce *présage de victoire*, qui flottait sur nos vaisseaux, mérite une mention particulière. En octobre 1790, le comité de la marine de l'Assemblée s'était préoccupé de remplacer le pavillon blanc par un pavillon aux « couleurs nationales », ainsi qu'on nommait le bleu, le blanc et le rouge de la cocarde adoptée en 1789, et reconnu signe de l'État le 27 mai 1790. Après une discussion assez agitée, on décida qu'à l'avant, sur le mât de beaupré, flotterait un pavillon composé de trois bandes égales et posées verticalement, celle de ces bandes la plus près du bâton étant rouge, celle du milieu blanche, la troisième bleue, tandis que le pavillon de poupe resterait blanc, mais en portant dans son quartier supérieur le pavillon de beaupré ci-dessus décrit ; cette partie du pavillon devait mesurer exactement le quart de sa totalité et être environnée d'une bande étroite, mi-partie bleue et rouge.

Ce drapeau, dont la disposition avait été imaginée dans un but de conciliation, ne réussit pas à plaire. En vain avait-on cru satisfaire tout le monde, en mélangeant sur le même étendard la couleur royale aux couleurs nationales. Les amis des idées nouvelles s'écriaient, dans le style déclamatoire de l'époque,

que le blanc, « livrée du tyran », jurait à côté du bleu et du rouge, « couleurs chéries de la liberté ». Ce fut bien pis quelques années plus tard. Le 27 pluviôse an II (15 février 1794), Jeanbon Saint-André lut au Comité de salut public un rapport sur le pavillon de la flotte : « Un drapeau qui n'est pas celui de la Révolution flotte encore sur nos vaisseaux. Les marins s'en indignent. Ils appellent à grands cris une réforme que l'honneur de la liberté réclame avec eux. Les couleurs républicaines reléguées dans un coin du pavillon n'attestent, par la mesquinerie ridicule avec laquelle on les y a placées, que le regret de ceux à qui la puissance du peuple a arraché ce faible sacrifice. » En conséquence il proposa de supprimer le fond blanc du pavillon et de changer l'ordre des couleurs.



CARONADE.

Cette modification adoptée, le pavillon national fut formé définitivement des trois couleurs disposées en bandes égales posées verticalement, le bleu à la gauche du pavillon, le blanc au milieu, le rouge flottant dans les airs. C'est lui qui a flotté à la poupe de nos vaisseaux pendant le cours des guerres que nous allons rappeler.

V. — LES GUERRES NAVALES

Au lendemain de la mort de Louis XVI, dès que l'ambassadeur de France à Londres, M. de Chauvelin, eut reçu, comme représentant d'un pouvoir régicide, l'ordre de quitter l'Angleterre, la République, offensée, prit elle-même l'initiative d'une collision devenue inévitable. Elle déclara le 1er février 1793 la guerre à l'Angleterre et à la Hollande. Peu importait à la Convention qu'elle fût aux prises avec la guerre civile et avec la famine, ou qu'elle eût des flottes désorganisées. Enflammée d'une admirable ardeur, oubliant toute la témérité de son entreprise, elle n'hésita pas un instant. « Elle poussa, dit l'amiral Jurien de la Gravière, ses escadres dehors avec un personnel novice, décréta l'activité dans les arsenaux, l'héroïsme sur nos bâtiments, comme elle venait de décréter la victoire aux frontières. »

Lisez, pour vous en convaincre, cette fulminante adresse à la marine, datée du 1er février : on y sent je ne sais quel souffle grandiose de foi et d'enthousiasme qui, même à distance, peut émouvoir encore : « La République française, après avoir tenté tout ce que lui permettait sa dignité pour éviter une guerre maritime, s'y voit entraînée. La République saura sans doute la soutenir avec la même énergie et les mêmes succès qu'elle a déjà développés à l'univers étonné.... Qu'ils volent sur les vaisseaux de la République, nos braves marins! L'armée navale, aussi brûlante de patriotisme que l'armée de terre, doit marcher comme elle de victoire en victoire. Débarrassée d'une vile noblesse, elle est invincible. Marine commerçante, sous le règne du despotisme qui t'abreuvait d'humiliations, tu enfantas Jean Bart, Duquesne, Duguay-Trouin. Que ne feras-tu pas sous le règne de l'égalité? Ne borne plus les combats de mer à l'explosion du canon : l'homme libre qu'on attaque doit se battre avec rage. Nos grenadiers enlèvent les batteries à la baïonnette; toi, tente les abordages, la hache à la main. Qu'ils tombent sous tes coups ces fiers insulaires, despotes de l'Océan! Matelots, soldats, qu'une émulation salutaire vous anime!... Et vous qui mourrez au champ d'honneur, rien n'égalera votre gloire. La patrie reconnaissante prendra soin de vos familles, burinera vos noms sur l'airain, les creusera dans le marbre; ou plutôt ils demeureront gravés sur le frontispice du grand édifice de la liberté du monde. Les générations, en les lisant, diront : « Les voilà, ces héros français qui brisèrent « les chaînes de l'espèce humaine et qui s'occupaient de notre bonheur lorsque « nous n'existions pas! »

La grande guerre maritime débuta pour nous par un grave échec. Le 11 prairial an II, 28 vaisseaux commandés par Villaret-Joyeuse, sortis pour protéger un convoi de grains venant d'Amérique, rencontrèrent la flotte de l'amiral Howe forte de 38 navires. Une première affaire, sans importance, eut lieu ce jour-là. Le lendemain, un second combat, plus sérieux, fut indécis. Enfin, le surlendemain, 13 prairial (1er juin 1794), une grande action s'engagea. Les Anglais percèrent notre centre, doublèrent notre gauche, qu'ils écrasèrent tout en forçant notre aile droite à demeurer simple spectatrice de combat. Nous perdîmes 3000 hommes et sept vaisseaux, parmi eux le *Vengeur*, commandant Renaudin, qui résista héroïquement. Néanmoins le convoi put arriver en France sans obstacle, et la disette fut conjurée pour quelque temps : la bataille du 13 prairial, bien que perdue, n'avait donc pas été inutile.

Dans les coups de vent de l'hiver 1795, trois vaisseaux sombrèrent devant Brest, tandis que le 13 mars, près de Gênes, le *Ça ira* et le *Censeur*, écrasés par le nombre, luttant jusqu'à la dernière extrémité, tombaient aux mains des

Anglais. Le combat de l'île de Groix, au mois de juin, celui des îles d'Hyères, au mois de juillet, nous coûtèrent l'un trois navires, l'autre un vaisseau. Notre flotte disparaissait en détail et les arsenaux étaient impuissants à réparer les pertes. D'heureux petits combats isolés, comme ceux de la *Prudente* et de la *Cybèle*, n'apportaient aucune compensation à nos malheurs.

Les victoires des armées étaient du moins assez éclatantes pour faire oublier les insuccès de nos flottes. Partout l'étranger était repoussé de nos frontières, et la guerre, reportée chez lui, nous valait des annexions de territoire, entre autres la Belgique, avec son magnifique port d'Anvers.

Dans les premiers mois du Directoire on put croire sur mer à un retour de la fortune : la Corse soulevée chassa les Anglais, les pêcheries anglaises de Terre-Neuve furent détruites, le contre-amiral Sercey fut heureux à Malacca. Mais l'espoir s'envola vite. L'invasion de l'Irlande par une armée de 22000 hommes sous les ordres du général Hoche tourna à notre confusion. La première nuit de sa sortie, le 15 décembre 1796, l'escadre de Morard de Galles, comprenant 17 vaisseaux, 14 frégates, 6 corvettes, 26 navires de charge, se trouva dispersée. Une division commandée par Bouvet atteignit l'Irlande, mais, n'ayant que pour quinze jours de vivres, elle dut rentrer à Brest, non sans avoir subi une formidable tempête qui la disloqua. Pendant ce temps, Morard de Galles et Hoche erraient à la recherche de leurs forces éparses, de leurs navires disséminés ou capturés par l'ennemi.... Ce fut une lamentable équipée. Le gouvernement qui l'avait conseillée dut s'estimer heureux de n'avoir perdu que cinq ou six des navires si témérairement lancés dans cette aventure.

L'armée navale d'Irlande fut la seule qui sortit de nos ports en 1796 et en 1797.

La Hollande et l'Espagne, devenues nos alliées, supportèrent à cette époque l'effort des flottes anglaises. Une victoire de Jervis sur l'amiral don Cordova, près de Saint-Vincent, une autre de lord Duncan sur de Winter, en vue de Camperdown, assurèrent la suprématie britannique sur l'Océan.

Cette fois encore, de brillants succès sur terre firent oublier l'infortune de notre marine. Le jeune général Bonaparte faisait alors des prodiges en Italie, gagnant en dix mois douze grandes victoires. Dans sa marche triomphale il poussait jusqu'à Leoben, aux portes de Vienne, et il y traitait avec l'Autriche (1797). L'Angleterre restant seule en armes contre la France, Bonaparte résolut de l'attaquer, non plus dans son île, mais dans l'Inde, et pour y arriver, il fit décider l'expédition d'Égypte. La flotte française, commandée par Brueys et composée de 72 bâtiments de guerre et de 400 transports, partit le 19 mai 1798,

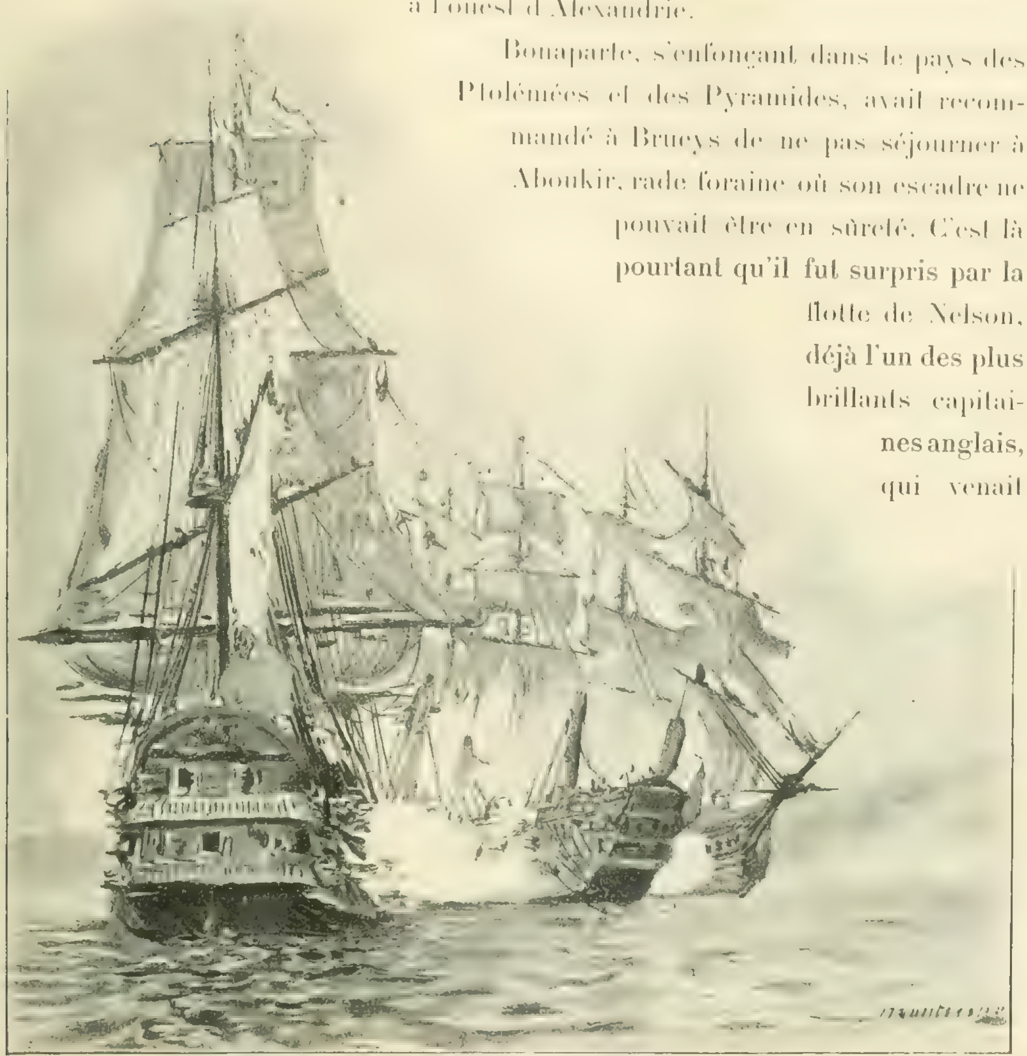
Le capitaine Savary soumet son équipage révolté.

(179[illegible]).



emportant une armée de 36 000 hommes, traversa lentement la Méditerranée en échappant à la surveillance de la flotte anglaise, prit, en passant, l'île de Malte et débarqua le 1er juillet dans l'anse du Marabout, à l'ouest d'Alexandrie.

Bonaparte, s'enfonçant dans le pays des Ptolémées et des Pyramides, avait recommandé à Brueys de ne pas séjourner à Aboukir, rade foraine où son escadre ne pouvait être en sûreté. C'est là pourtant qu'il fut surpris par la flotte de Nelson, déjà l'un des plus brillants capitaines anglais, qui venait



COMBAT DU « CENSEUR » ET DU « ÇA IRA » DEVANT GÊNES.

d'être nommé amiral à la suite du combat de Saint Vincent. Quoiqu'il fût six heures du soir, l'audacieux Nelson attaqua sur-le-champ; il prit entre deux feux nos vaisseaux au mouillage et les accabla. Au bout d'une heure, cinq navires de notre aile gauche étaient hors de combat, mais notre centre tenait ferme. Brueys fit signal à Villeneuve, qui commandait la droite, d'appareiller pour se rabattre sur l'armée ennemie. L'obscurité empêcha de distinguer le signal : aucun mouvement ne se fit. La lutte se prolongea toute la nuit avec un achar

nement inouï. Nelson fut blessé, Brueys tué, son vaisseau l'*Orient* prit feu et sauta; un autre vaisseau fut coulé; neuf tombèrent au pouvoir de l'ennemi; 2000 hommes furent blessés; 1500 périrent et parmi eux le vaillant Dupetit-Thouars, commandant du *Tonnant*. Les Anglais comptèrent 900 tués ou blessés; six de leurs vaisseaux furent mis hors de service (1er août 1798).

Tout en renouvelant une tentative d'invasion en Irlande, le Directoire cherchait à réparer les désastres et l'effet moral de la journée d'Aboukir. Il s'agissait d'abord de rétablir les communications avec l'armée d'Égypte. Le vice-amiral Bruix, ministre de la marine, vint prendre lui-même à Brest le commandement d'une escadre de 25 vaisseaux destinée à se rendre dans la Méditerranée. Il s'y rendit en effet, mais sans pouvoir réussir à débloquer Malte ou l'Égypte et revint à Brest après une belle campagne.



FELOUQUE.

Ce fut la dernière expédition importante entreprise sous le Directoire. Dans l'Inde, cependant, la division de l'amiral de Sercey remportait des avantages qui n'étaient pas sans valeur; mais dans les mers d'Europe le gouvernement ne tenta plus rien. Il était alors fort occupé par les armées d'une seconde coalition qui menaçaient la France sur ses frontières, et qu'arrêtèrent les victoires de Masséna à Zurich, et de Brune à Bergen; il allait d'ailleurs être bientôt renversé par Bonaparte qui, revenu précipitamment d'Égypte, préparait son coup d'État du 18 Brumaire (9 novembre 1799).

La guerre de course fut très en honneur pendant les luttes maritimes de la République. C'était un genre d'hostilités fort apprécié par les assemblées révolutionnaires, qui avaient aboli toute distinction entre la marine de guerre et la marine de commerce. Une *Instruction pour les marins*, rédigée par la Convention, contenait ce passage significatif : « Ce fut l'aristocratie qui inventa cette distinction absurde entre la marine militaire et la marine marchande. En temps de paix les vaisseaux des armateurs et les vaisseaux de l'État doivent concourir ensemble à la prospérité du commerce et, en temps de guerre, à la défense de la patrie. Chez un peuple libre, tous les citoyens en état de porter les armes forment l'ar-

mée de terre : et tous les marins, sans distinction, l'armée navale.... Quoiqu'il y ait de la différence entre un vaisseau de ligne et un vaisseau de commerce, les navigateurs marchands et les marins militaires ont le même élément, les mêmes tempêtes à braver, les mêmes ennemis à combattre. L'usage du canon et de tous les moyens militaires que la guerre a ajoutés aux moyens nautiques, est commun à tous les marins. »

Les navires favoris des corsaires étaient naturellement des bâtiments de petite dimension, tels que les bricks, les lougres dans l'Océan, les chebecs et les felouques dans la Méditerranée. L'État construisait des bricks, navires à deux mâts, portant dix-huit canons de 6, deux caronades, six pierriers. Les lougres ne déplaçaient guère que 120 tonneaux. Quant aux chebecs, ils étaient plus importants : ils atteignaient trente mètres de long et portaient jusqu'à vingt-deux canons. Leurs formes élégantes et effilées étaient remarquables. Ils avaient des voiles latines d'une grande surface, et quand ces voiles, bien blanchies, étaient déployées à chacun de leurs trois mâts, on eût dit de loin un grand oiseau volant sur la mer.

Les armements en course avaient lieu à la fois dans tous les ports et réunissaient des hommes doués d'une intrépidité à toute épreuve. Les noms justement célèbres de Surcouf, de Lemême, de Duchesne, de Fourmentin, de Mardeille, de Charabot, de Pitot, doivent être cités ici pour rendre hommage à la valeur de nos corsaires. Beaucoup de leurs exploits semblent prodigieux. A la fin de 1795, ils avaient pris aux Anglais 1980 bâtiments, estimés 400 millions de francs, tandis que notre marine marchande n'en avait perdu que 319.

Bientôt pourtant on reconnut qu'il y avait souvent plus de perte que de profit à s'attaquer au commerce anglais, protégé comme il était par une multitude de croiseurs, et la guerre de course se ralentit, du moins chez les armateurs particuliers. L'État, au contraire, la fit faire par ses navires légers, à partir du jour où le nombre de ses vaisseaux puissants vint à diminuer, c'est-à-dire sous le Directoire. L'immense développement que l'Angleterre avait, au même moment, donné à sa marine écartait toute idée de retour aux grandes luttes de la dernière guerre. Il fut donc arrêté que, malgré le renfort considérable qui venait de nous être apporté par l'adjonction de la marine espagnole, on n'offrirait pas à l'ennemi l'occasion de faciles triomphes dans des batailles rangées. On se bornerait à pourchasser ses navires marchands, à essayer de l'atteindre dans sa richesse commerciale. Des frégates et des corvettes, tout armées, furent livrées à des armateurs pour faire la course. Mais notre situation maritime était si fâcheuse que cette guerre spéciale ne pouvait pas être exercée avec tout le profit

qu'elle avait rapporté jadis. Nos croiseurs, résolument commandés, arrivaient sans doute à capturer des bâtiments, mais, faute de monde, faute de subalternes exercés, ils ne pouvaient diriger les prises sur nos ports. Les ordres étaient donc de mettre le feu aux navires capturés, après en avoir autorisé le pillage. « Ce serait, a dit à ce sujet l'amiral Jurien, une grande erreur de croire que de pareilles déprédations exercées en haute mer aguerrissaient les équipages. Rien ne pouvait avoir sur leur moral une plus fâcheuse influence. Les habitudes de pillage que les matelots contractaient à ce métier, le butin qu'ils s'occupaient d'amasser, le soin d'éviter la rencontre des bâtiments de guerre et de ne rechercher que celle des bâtiments de commerce les disposaient mal à des luttes honorables. Tout corsaire devenait à la longue, et dans une certaine mesure, un pirate. Or rien ne se bat moins bien qu'un forban. »





LA PRÉFECTURE MARITIME A LORIENT.

CHAPITRE VII

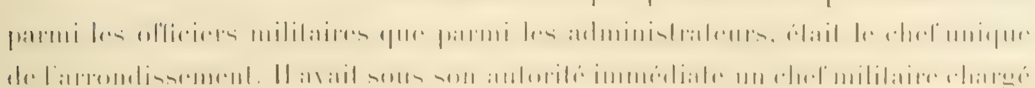
LES VICISSITUDES DE LA MARINE SOUS LE CONSULAT ET L'EMPIRE

I. — LES PORTS ET ARSENAUX

DECRÈS.

Avec Bonaparte comme chef de gouvernement, l'élément militaire devait reconquérir, dans la marine, la prééminence que l'élément civil lui avait ravie depuis le début de la Révolution.

Un arrêté du 7 floréal an VIII (27 avril 1800) divisa le territoire maritime de la France en six arrondissements, ayant leur chef-lieu à Brest, Toulon, Lorient, Rochefort, Anvers, le Havre, et recevant à leur tête un *préfet maritime*. Ce haut fonctionnaire, qui pouvait être pris aussi bien



parmi les officiers militaires que parmi les administrateurs, était le chef unique de l'arrondissement. Il avait sous son autorité immédiate un chef militaire chargé

de la garde de l'arsenal ainsi que du commandement des marins et des troupes d'artillerie de marine, un chef des constructions navales, un chef des mouvements du port, un chef d'administration chargé de l'inscription maritime et de la comptabilité. Ces directeurs faisaient partie, sous la présidence du préfet maritime, du Conseil d'administration du port. Ainsi se trouvait résolue la concentration dans une seule main de l'autorité effective; il était donc permis de ne plus craindre le retour des conflits d'attributions, qui avaient si souvent jadis entravé la marche du service.

Malheureusement les ports souffraient de la situation que dix années de guerre avaient faite. Les magasins étaient vides ; les approvisionnements manquaient ; l'argent était rare dans les caisses du Trésor ; les arriérés de solde s'accumulaient ; les comptes des fournisseurs n'étaient pas réglés, et de nouveau on avait dû suspendre les paiements. De plus la désorganisation avait duré si longtemps que les choses ne reprenaient que lentement leur cours normal.

Néanmoins l'ordre et la régularité, choses inconnues depuis dix ans, réapparurent dans la marine, et si le premier Consul, persuadé qu'il attaquerait plus aisément l'Angleterre avec une nombreuse flottille qu'avec de puissantes escadres, négligea au début de réparer nos pertes en vaisseaux de ligne, il sut du moins faire sortir de tous nos chantiers de construction, soit publics, soit privés, des centaines de petites canonnières.

Il ordonna tout d'abord des travaux considérables dans le lit de la Liane et aux alentours de Boulogne, puisque c'était de là qu'il voulait partir pour envahir l'Angleterre; en même temps il s'occupa de Cherbourg et de Rochefort, faisant exhausser la digue du premier de ces ports, pour y renouveler, suivant son expression, les merveilles de l'Égypte, fortifiant la rade de l'île d'Aix qui commande l'entrée du second. Lorsque le traité de Lunéville, conclu en 1801 avec l'Autriche, l'eut tranquillisé du côté du continent, il donna un immense essor aux travaux de défense des côtes : tout le littoral de l'Italie qui venait de nous échoir en partage fut armé; de Flessingue à Texel les batteries s'élevèrent; Boulogne devint un centre fortifié de premier ordre; Anvers ne le lui céda en rien.

La mise en état de défense du littoral de la France ne fut pas ralentie par la signature de la paix d'Amiens, en 1802. Le premier Consul savait combien cette paix était précaire, et quand elle fut rompue, en 1803, nous avions à mettre en ligne quelques vaisseaux neufs. Alors Napoléon poursuivit avec ténacité le développement de nos établissements maritimes. Flessingue était doté d'un arsenal; Anvers devenait un port de guerre des plus menaçants pour notre infatigable

ennemie: la Spezzia était désignée « pour être la succursale de Toulon »; un premier bassin se creusait à Cherbourg; le Havre, « port de Paris », disait Napoléon, était l'objet d'importants travaux d'amélioration. Enfin, de toutes parts on édifiait, on creusait, on bastionnait. L'activité était merveilleuse.

Un corps spécial de canonniers gardes-côtes assurait la défense des ports. Des postes d'observation installés sur tout le littoral pouvaient faire connaître sans trop de retard les événements les plus éloignés. La création de ces postes eut pour résultat d'obliger les Anglais à doubler leurs croisières de blocus.

A dater de 1806, l'empereur limita ses plans, renferma ses escadres dans ses ports et demanda au *blocus continental* la ruine de l'Angleterre. De leur côté, les escadres britanniques ne laissèrent plus un port de la Méditerranée et de l'Océan qui ne fût observé. Leurs divisions s'échelonnèrent sur tout notre littoral depuis Hambourg jusqu'à Trieste. On mit à profit cette réclusion forcée pour réparer les pertes subies par nos flottes de combat. Une fièvre de travail s'empara de tous les ports, et par là il faut entendre non seulement Brest, Toulon, Rochefort et Lorient, mais encore Flessingue, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux, Marseille et Gênes. Les ouvriers appartenant à l'inscription maritime et les autres, tels que les forgerons, les menuisiers, etc., ne suffirent plus aux travaux des arsenaux, sur lesquels on dirigea les conscrits qui avaient des métiers pouvant être utilisés. La généralité des ouvriers, jusqu'à un certain âge, fut incorporée dans des bataillons organisés tout à fait militairement. Les grades supérieurs, y compris celui de capitaine, furent donnés aux ingénieurs des constructions navales; les adjudants-majors provenaient de l'armée; les maîtres et les chefs d'atelier eurent les grades de lieutenant et de sous-lieutenant, qu'ils ne pouvaient franchir.

ANCIENNE MACHINE À MÂTER.

Dans les arsenaux de l'État, la réorganisation des services et leur retour aux mains des officiers avaient produit les meilleurs résultats. Aussi avions-nous dès

dès 1807 des réunions très respectables de bâtiments de guerre : 11 vaisseaux à Brest ; 2 vaisseaux, 4 frégates à Lorient ; 5 vaisseaux à Rochefort ; 5 à Toulon ; 5 à Cadix ; et en plus, en achèvement dans les ports ou sur les chantiers, un nombre considérable de navires. A Anvers régnait une activité sans pareille. Napoléon voulait en effet y organiser dès l'année suivante une forte escadre.

Quelques années plus tard, en 1811, malgré les grandes difficultés que nous éprouvions pour nous procurer les matériaux nécessaires, nous avions 18 vais-



MARIE-LOUISE INAUGURA EN 1813 LE PORT DE CHERBOURG.

seaux de ligne dans l'Escaut et 16 à Toulon. L'année suivante nous en avions 20 à Toulon, 19 à Anvers, 5 à Brest, 5 à l'île d'Aix, 2 à Cherbourg. Il y avait en outre 7 vaisseaux hollandais au Texel et l'on préparait partout de nouveaux armements. A mesure que le temps marchait, l'empereur se préoccupait avec un plus vif intérêt de notre situation maritime : il visita ses escadres des côtes et fit inaugurer par Marie-Louise en 1813 le port de Cherbourg.

On le voit donc, si dans les dernières années de l'empire, aucun rôle ne fut dévolu à nos flottes de guerre, nos arsenaux avaient du moins rempli leur but : ils avaient construit, armé, équipé de puissantes escadres. Dans cette œuvre de reconstitution, la part de Decrès fut considérable, puisqu'il garda le ministère de

la marine depuis 1801 jusqu'à la chute de Napoléon. Son intelligence valait mieux que son caractère, et il fut en général détesté des marins. Sa correspondance avec les préfets maritimes le montre constamment occupé de prévenir ou de réprimer le gaspillage et la fraude. C'est un mérite dont la postérité doit lui savoir gré. Aussi vaut-il mieux se souvenir de ses services que de ses défauts. Il serait injuste d'oublier qu'à son entrée aux affaires, en 1801, la flotte se composait de 51 vaisseaux et 11 frégates, que dans ses treize années d'exercice, 83 vaisseaux, 65 frégates furent lancés de nos ports, et qu'enfin la marine, malgré les désastres qu'elle eut à subir, présentait encore en 1814 un matériel de 103 vaisseaux et 55 frégates.

II. — LES OFFICIERS

Un arrêté du 29 thermidor an VIII (17 août 1800) décida qu'il serait entretenu, pour le service de l'État, le nombre de 1351 officiers, savoir : 8 vice-amiraux, 16 contre-amiraux, 150 capitaines de vaisseau, 180 capitaines de frégate, 400 lieutenants et 600 enseignes. A ces officiers s'ajoutaient des aspirants, en nombre variable, et répartis en deux classes. Les officiers de tous grades, indépendamment de ceux à la retraite, étaient distingués en officiers en activité de service et officiers en non-activité, ces derniers n'ayant droit qu'à la demi-solde. Parmi les officiers de la nouvelle flotte figuraient plusieurs noms de l'ancienne marine royale. On rendait justice à leur savoir, à leur expérience, on convenait qu'on avait besoin de leurs lumières. C'était le retour à de plus sages errements.

Pour être admis à la première classe d'aspirant, il fallait accomplir deux ans de noviciat sur les bâtiments et satisfaire à un examen sur l'arithmétique, la géométrie, les deux trigonométries, l'application de ces éléments à l'astronomie nautique et à la navigation. Les jeunes gens qui arrivaient à passer convenablement cet examen étaient réputés fort instruits. Pour être admis à la deuxième classe, il suffisait de justifier de six mois d'embarquement et de satisfaire à un examen sur l'arithmétique. De plus, des capitaines du commerce, des maîtres pouvaient être nommés (quelquefois sans discernement) enseignes auxiliaires ou non-entretenus, et des jeunes gens n'ayant satisfait à aucune espèce d'examen pouvaient être admis comme aspirants provisoires.

Voici un aperçu de l'instruction et de l'éducation des futurs officiers d'alors : « La plupart de nos camarades, dit un aspirant provisoire[1], avaient besoin

1. *Mémoires pittoresques d'un officier de marine*, par Leconte.

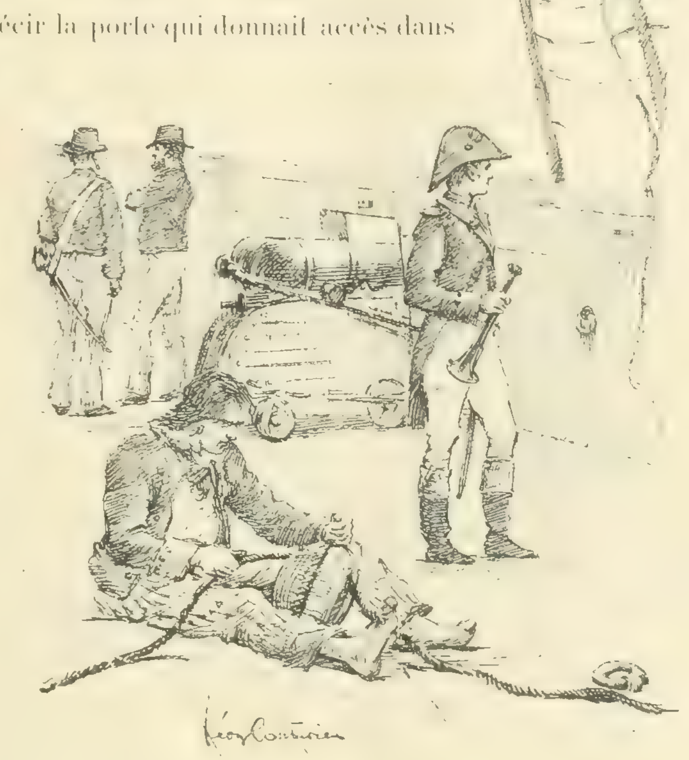
d'étude et ils le savaient : on s'imposait des amendes pour les fautes de français dans la conversation; un dictionnaire, celui de Boiste, était pour ainsi dire en permanence sur la table. Les jurements étaient à peine tolérés. Nous ne faisions aucun usage du tabac, un seul d'entre nous fumait! personne ne le mâchait. En général, les aspirants de deuxième classe se livraient à terre aux plus grandes débauches : leur mauvaise éducation ne donnait pas de frein à leurs écarts, qui ne ressemblaient en rien, surtout par le mauvais ton, à tout ce que l'on raconte des pages de cour et des anciens gardes de la marine. »

De tels aspirants pouvaient à la rigueur devenir des marins résolus, braves, capables d'un coup de main, mais non des officiers d'élite, instruits, susceptibles de renouer le fil des bonnes traditions du passé. L'empereur en fit la triste expérience dans les premières années de son règne, et plus tard, en 1810, quand il résolut de réorganiser sa marine, il constitua deux écoles navales, l'une à Brest sur le vaisseau le *Tourville*, l'autre à Toulon sur le *Duquesne*. Chacune d'elles devait recevoir trois cents élèves. Les cours duraient trois ans. Au sortir de l'école, les élèves passaient un examen, après quoi ils s'embarquaient sur un navire de guerre avec le grade d'aspirant de deuxième classe, qui leur ouvrait l'accès des grades supérieurs. Excepté quelques boursiers, les élèves appartenaient à des familles aisées. Le régime des écoles navales était lacédémonien, paraît-il, et les études pratiques avaient la faveur des élèves au détriment de la partie théorique. Néanmoins il en sortit de bons officiers.

En constituant les cadres de la marine, l'empereur avait rétabli la charge d'amiral de France en faveur de Murat, mais il avait laissé les effectifs d'officiers tels que le Consulat les avait établis. Rien n'était irrégulier comme l'âge auquel on parvenait à tel ou tel grade. Les hasards de la guerre, la chance, la faveur faisaient d'un officier de vingt-quatre ans un commandant de frégate, tandis que, par contre, un marin de quarante ans, non sans mérite, restait en sous-ordre. Les règles hiérarchiques n'étaient pas et ne pouvaient pas être précises dans ces temps héroïques et troublés : « Il ne faut pas se le dissimuler, écrivait Napoléon en 1805, il faudra que je choisisse désormais mes amiraux parmi ces jeunes officiers de trente-cinq ans, et j'ai assez de capitaines de frégate réunissant dix ans de navigation, pour en choisir six auxquels je voudrais confier des commandements. Présentez-moi une liste de six jeunes officiers de marine commandant des vaisseaux et des frégates ayant moins de trente-cinq ans, les plus capables d'arriver à la tête des commandements. » Être amiral à trente-cinq ans devait être un joli rêve pour un élève des écoles navales. Mais, après tout, on était alors général d'armée à moins de trente ans !

En 1811, Napoléon prit quelques mesures au sujet de l'état-major naval. Il décréta que les aspirants de première classe feraient partie des cadres, qu'ils seraient assimilés aux lieutenants en second d'artillerie et que les enseignes entretenus seraient exclusivement pris parmi eux. Il montra en outre une tendance marquée à former un corps aristocratique. Des jeunes gens qui se présentaient au concours se voyaient refuser l'admission, non pas à cause de leurs trop faibles connaissances, mais parce qu'ils appartenaient à la classe ouvrière.

Ne criez pas au rétablissement du privilège, en voyant Napoléon chercher à rétrécir la porte qui donnait accès dans l'état-major naval. Un officier de marine n'a pas qu'à être brave et savant. Il peut, à un moment donné, représenter au loin son pays; la bonne éducation lui est donc nécessaire; il faut, comme disait Nelson, qu'il soit un *gentleman*. L'empereur l'avait compris. Il était arrivé peu à peu d'ailleurs à se rendre compte des vrais besoins d'une forte marine de guerre. Si, dans les débuts, le grand général victorieux montrait peu de sympathie pour la marine, parce qu'il avait recueilli d'elle plus de déceptions que de succès, vers la fin de sa puissance, lorsque sa fortune était à son déclin, il s'était mis résolument à l'œuvre pour édifier un superbe établissement naval. « Il avait, a dit l'amiral Jurien, préparé lentement et avec patience l'avenir. Il n'avait pas renoncé à nous placer un jour au niveau de l'ennemi. »



OFFICIER ET MARINS SOUS L'EMPIRE.

Ses efforts n'étaient pas demeurés stériles. Les officiers avaient acquis ce qui leur manquait dans les escadres stationnées sur nos côtes, où les exercices étaient incessants. Ce fut une excellente école pour l'état-major naval, que ces

flottes permanentes tenues sur un perpétuel qui-vive par le voisinage des croiseurs ennemis. Les appareillages étaient quotidiens pour les frégates et les petits bâtiments. Les vaisseaux mettaient sous voiles plus rarement, mais le temps n'était pas perdu par ceux qui les commandaient. Les amiraux pouvaient exécuter des sorties s'ils le jugeaient convenable et si les croiseurs anglais étaient assez éloignés pour le permettre, mais recommandation expresse était faite de ne pas s'exposer à combattre et de se mettre toujours sous la protection des forts. Les états-majors étaient ainsi parfaitement entraînés et toujours tenus en haleine, d'autant mieux que les officiers comme les aspirants n'avaient que de très rares autorisations de descendre à terre. « Notre organisation, dit encore l'amiral Jurien, était excellente sous tous les rapports. Il y avait tel vaisseau parmi nous qui n'eût rien à envier pour les exercices militaires, pour les dispositions les plus minutieuses qui précèdent le combat... C'était un spectacle réjouissant pour l'œil d'un chef et il y avait là de quoi le pénétrer de confiance ».

Lorsque les revers s'abattirent sur la France à la suite d'une série de longs triomphes, une grande partie des officiers de la marine dut abandonner ses vaisseaux, pour suivre les marins dirigés sur la grande armée. Tous demandèrent, à l'envi, à venir mettre leur épée au service de la patrie envahie, et beaucoup figurèrent à la tête de leurs hommes dans les batailles de la mémorable campagne de 1814.

Dans les *Mémoires* du capitaine Leconte, on trouve d'intéressants détails sur les officiers de la marine impériale. Ces détails émanant d'un témoin oculaire sont particulièrement précieux. « Les officiers, nous apprend l'auteur en question, tous de provenances différentes, s'aimaient peu; il n'y avait pas entre eux d'esprit de corps. A compter des plus ignorants jusqu'aux plus instruits, il régnait une sorte de fatuité, de présomption et d'orgueil qui était plus que ridicule; la subordination était compromise; chacun, quelque infime que fût son grade, se croyait plus habile, non pas seulement que son chef immédiat, mais même que l'officier le plus élevé en grade. Il n'y avait pas un aspirant qui ne critiquât avec assurance la conduite de son amiral. Les écoles navales, qui venaient d'être créées, paraissaient devoir donner par la suite cet esprit de corps qui manquait.

« L'uniforme des officiers de vaisseau, prescrit par un décret, avait, par son éclat et ses broderies, tout ce qu'il fallait pour satisfaire l'amour du luxe. Mais la mode régnait dans la marine et chacun s'habillait selon le goût donné par quelques-uns : aussi l'aspect qu'offrait une réunion d'officiers de marine était-il bizarre. Les uns se coiffaient d'un énorme claque, les autres d'un chapeau

d'uniforme porté indifféremment soit en pointe, soit en bataille. Le collet de l'habit était rouge; beaucoup le portaient bleu. L'habit à la française ne devait pas être retroussé; on lui mettait des revers. Les uns portaient des culottes, les autres des pantalons. On portait des bottes selon son goût ou selon sa jambe, soit avec des revers jaunes, soit avec la botte russe, qui était la plus élégante; il y en avait même qui avaient adopté la botte à l'écuyère. Nous détestions les Anglais et l'on voulait faire de l'anglomanie. »



EN-TÊTE DE LETTRE EMPLOYÉ PAR DES MARINS SOUS LE CONSULAT.

Quant à la solde des officiers, elle avait été améliorée : 1200 francs à l'enseigne, 3300 francs au lieutenant de vaisseau. Beaux appointements! s'ils étaient payés; mais ils ne l'étaient pas toujours.

Un mot encore sur les opinions ou du moins sur les sentiments des officiers de marine. Dès le Consulat il se manifesta dans leurs rangs un culte enthousiaste pour Bonaparte. On en peut juger par le dessin ci-dessus, qui servait d'en-tête à bon nombre d'officiers et, entre autres, à l'amiral Ganteaume. Au sein des familles d'officiers on subissait aussi l'influence de l'homme extraordinaire qui remplissait le monde du bruit de son nom. « Ce nom, nous dit le commandant Leconte, fils de marin lui-même, se répétait et prenait une consistance telle qu'il n'y a que les personnes de cette époque qui puissent

bien l'apprécier. Le héros était déjà un Dieu pour la France, et l'enfance en faisait son idole. » Sous l'Empire, l'enthousiasme ne diminua pas, il alla jusqu'à « l'idolâtrie ». Dans ses *Souvenirs*, l'amiral Jurien nous confesse ses sentiments et nous en donne l'analyse : « Quel était le militaire qui n'était pas dévoué à cette époque? Il faut un fanatisme quelconque à l'homme de guerre; le nôtre n'était pas le sentiment religieux des anciens chevaliers, c'était l'attachement passionné du soldat pour son général. Nous n'aurions même pas compris la distinction qu'on eût voulu faire entre les intérêts de la France et ceux du grand capitaine qui la gouvernait. » Les anciens l'ont souvent répété à leurs fils : « Vous ne pouvez pas savoir ce qu'était pour nous l'Empereur! » Un poète nous l'a pourtant appris et la magie de ses vers nous permet de sentir des émotions si vives :

C'était un beau spectacle! Il parcourait la terre
Avec ses vétérans, nation militaire
Dont il savait les noms.
Les rois fuyaient; les rois n'étaient point de sa taille;
Et vainqueur, il allait par les champs de bataille
Glanant tous leurs canons.
Et puis il revenait avec la grande armée,
Encombrant de butin sa France bien-aimée,
Son Louvre de granit....

III. LES ÉQUIPAGES

Les difficultés que le Directoire avait rencontrées dans la formation des équipages de la marine de guerre subsistèrent sous les gouvernements venus après lui. Le service de l'État continuait à ne pas sourire aux matelots. On y était payé mal et rarement, on y peinait dur, tandis que sur les corsaires, où la vie était plus libre et plus aventureuse, on pouvait aisément arrondir son pécule — à moins que l'Anglais ne vous fît prisonnier et ne vous envoyât croupir sur ces bagnes flottants décorés du nom de *pontons*.

« L'institution des Classes est en pleine caducité, écrivait l'amiral Ganteaume, préfet maritime à Toulon en 1803. Tous les ressorts sont usés, et il faut, ainsi qu'on le fait pour la Guerre, substituer un nouveau système de recrutement à celui qui a eu lieu jusqu'à ce jour. » Les matricules de l'inscription maritime n'étaient plus qu'une fiction administrative; sur nos escadres, les étrangers se trouvaient en plus grand nombre que les Français.

Devant une telle situation, il fallait prendre une décision radicale. Napoléon se rangea à l'idée de choisir comme base de la nouvelle organisation la per-

manence des armements et la fixité des équipages. Un décret de 1808 prescrivit la création de cinquante *bataillons* de la marine, destinés à former le noyau des équipages d'un même nombre de vaisseaux. En 1810, un nouveau décret établit la formation de tout le personnel naviguant en *équipages de haut bord*. Un équipage de haut bord se composait de quatre compagnies de 120 hommes, qui armaient un vaisseau ou deux frégates. Chaque compagnie comprenait un lieutenant de vaisseau, un enseigne et deux aspirants de première classe. En 1811, on fit entrer pour la première fois des jeunes gens de la conscription dans la marine ; ils appartenaient aux départements du littoral.



LES GRENADIERS FRATERNISAIENT AVEC LES MARINS...

d'après un dessin de J. Le Blant

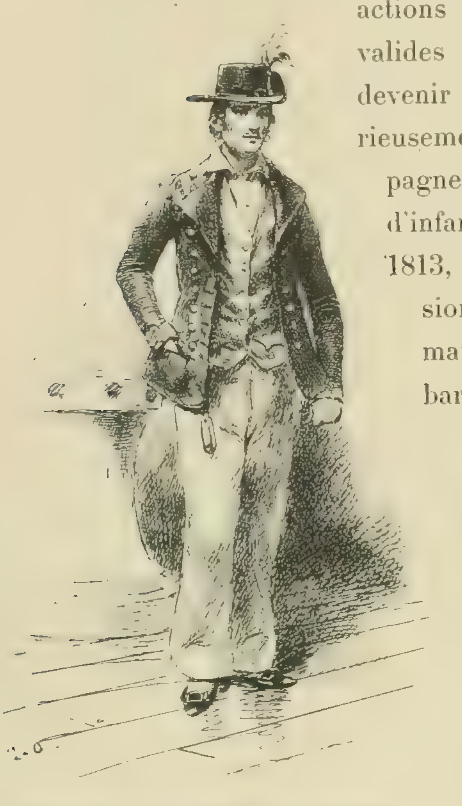
Indépendamment des hommes qui faisaient partie des équipages de haut bord, chaque bâtiment avait un détachement de soldats d'artillerie de marine, proportionné au nombre de ses canons. Ces militaires, presque tous engagés volontaires, étaient intelligents et bons canonniers ; toujours détachés sur la flotte, ils connaissaient à peine leur régiment. Les officiers qui les accompagnaient sur les vaisseaux n'avaient que le soin de leur administration, car tout le service de l'artillerie était dirigé par les officiers de marine.

Cependant le chiffre des équipages ne fut pas encore trouvé assez élevé, on y ajouta une compagnie de 140 hommes d'infanterie de ligne : chaque régiment de l'armée fut affecté à un vaisseau et dut lui fournir cette compagnie qui à bord était exercée aux manœuvres du canon.

Vers la même époque, l'empereur décida la création de 25 *équipages de flottille*, divisés en compagnies et composés de matelots inscrits et de matelots fournis par la conscription. Leur rôle était d'armer les louvoyeurs, les transports, les flûtes, les corvettes, les bricks, enfin tous les petits navires. Les compagnies étaient commandées par des lieutenants de vaisseau, ayant en sous-ordre des enseignes auxiliaires et une catégorie d'aspirants de deuxième classe,

qui, ayant atteint l'âge de vingt-six ans, n'avaient pas satisfait à l'examen de première classe. On leur donna la dénomination d'*officier de flottille*, mais ils ne faisaient pas partie des cadres de la marine.

Les conscriptions des années 1811, 1812, 1813 donnèrent des contingents d'apprentis-marins plus que suffisants pour compléter les équipages de nos vaisseaux. Malheureusement les temps n'étaient plus propices à de grandes actions sur mer. On allait avoir besoin de tous les bras valides dans nos armées de terre, et les marins allaient devenir des soldats de réserve. Les équipages si laborieusement formés se disloquèrent. Pour la funeste campagne de Russie on retira des vaisseaux les compagnies d'infanterie qui allèrent rejoindre leurs régiments. En 1813, Napoléon appela à la grande armée, comme division d'infanterie, les quatre régiments d'artillerie de marine; les détachements de canonniers furent débarqués de la flotte; on les remplaça par des conscrits qui formèrent une cinquième compagnie dans chacun des équipages de haut bord, et l'on se hâta de donner à tous ces marins improvisés une instruction de fantassins, dans le but de les tenir prêts à renforcer les régiments si le besoin s'en montrait.



UN ÉLÉGANT DE L'ÉQUIPAGE AU DÉBUT DE L'EMPIRE

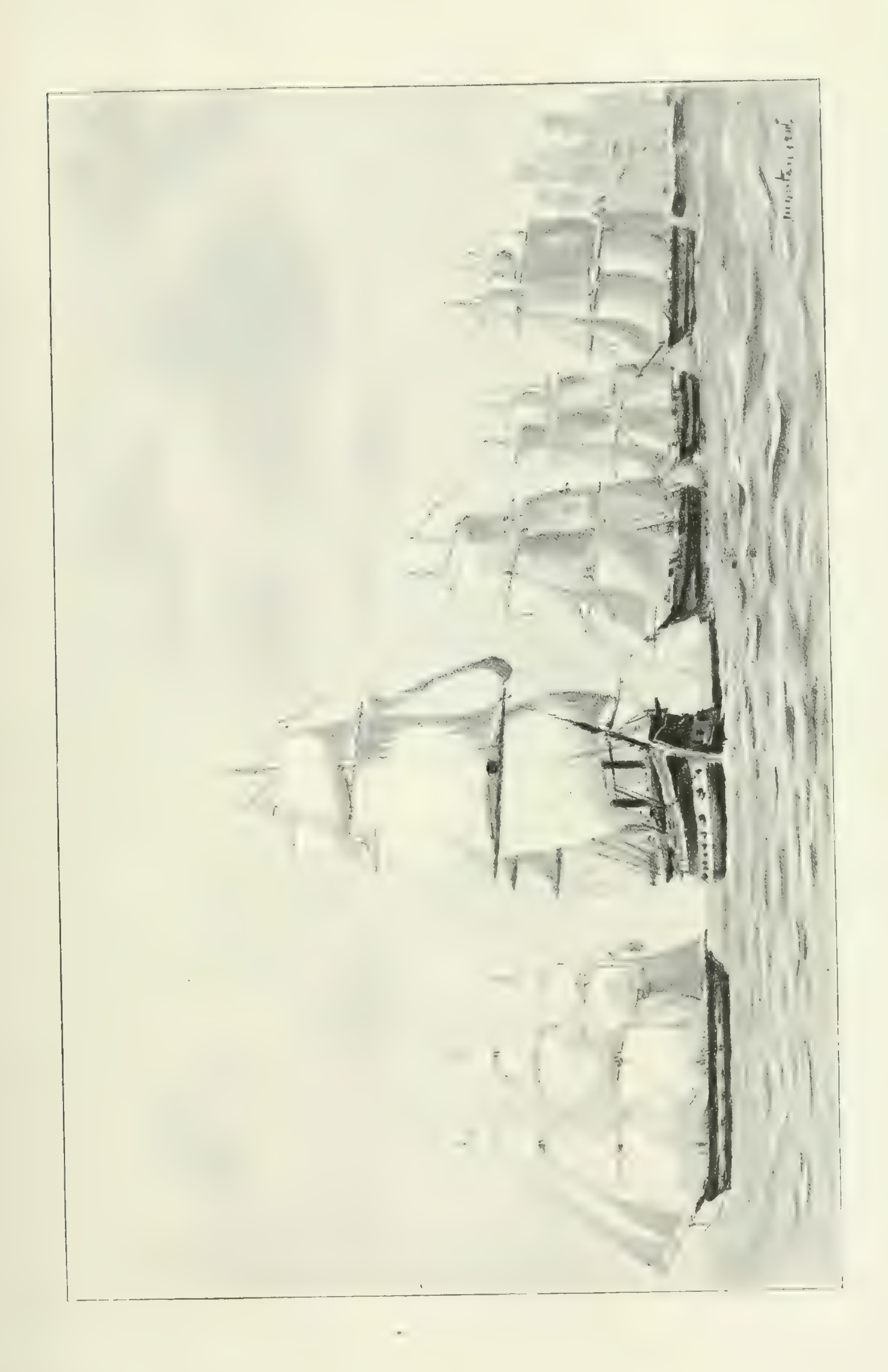
d'après une aquarelle de M. de Valmont.

Le besoin s'en montra en 1814, au cours de la lutte désespérée soutenue par l'empereur. Chacun des équipages de haut bord fournit une compagnie de marins-artilleurs. Quand ils rejoignirent l'armée, ils étonnèrent tout d'abord, à cause de leur petit chapeau noir verni et de leur costume sombre. Les soldats se moquèrent d'eux et les chefs purent craindre de voir survenir des rixes. Mais ils ne tardèrent pas à en imposer par leurs solides qualités. Les artilleurs, les grenadiers fraternisèrent bien vite avec les marins.

On lira, non sans intérêt, quelques détails sur les matelots du premier empire, empruntés encore aux *Mémoires* du capitaine Leconte : « Chaque homme était muni de quelques chemises et, entre autres vêtements, d'une veste et d'un pantalon de drap bleu qu'il ne portait que les jours d'inspection ou quand il obtenait la permission de descendre à terre. La plus grande partie des matelots achetaient eux-mêmes leur équipement et payaient quand ils rece-

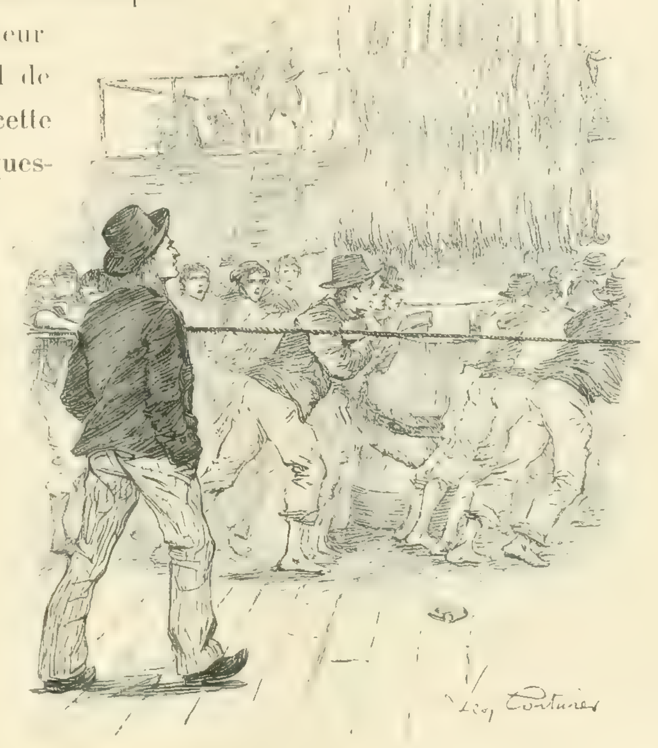
Escadre à voiles.





vaient leur solde. Lorsqu'un matelot embarquait, il était tenu d'apporter avec lui son hamac et sa couverture ; quant au matelas, c'était un luxe qui n'était pas encore connu. »

L'uniforme que nos illustrations reproduisent ne plaisait pas aux élégants des équipages. Ceux-ci s'affublèrent d'une tenue de fantaisie, que décrit le capitaine Leconte : « Voici quelle était la toilette de bon goût et généralement adoptée : les boucles d'oreilles en or; les cheveux, longs et lisses, avec une petite tresse de chaque côté, étaient noués à la hauteur du collet par un gros nœud de ruban noir, l'extrémité de cette queue était flottante, quelques-uns conservaient près des oreilles de ces petites mèches de cheveux que les femmes appellent accroche-cœurs. Le chapeau de castor à longs poils, une partie lisse, une partie ébouriffée, était de rigueur. Le pantalon bleu en assez beau drap, à petit pont, resserré sur les cuisses, était très large et flottant par le bas; ils portaient un col de chemise bien blanc, la cravate noire avec un nœud, la veste bleue ayant de chaque côté une rangée de boutons de nacre cousus à se toucher, les bas en coton blanc ; le soulier très pointu, découvert et orné d'une petite boucle d'argent ou d'une grosse rosette de ruban noir.

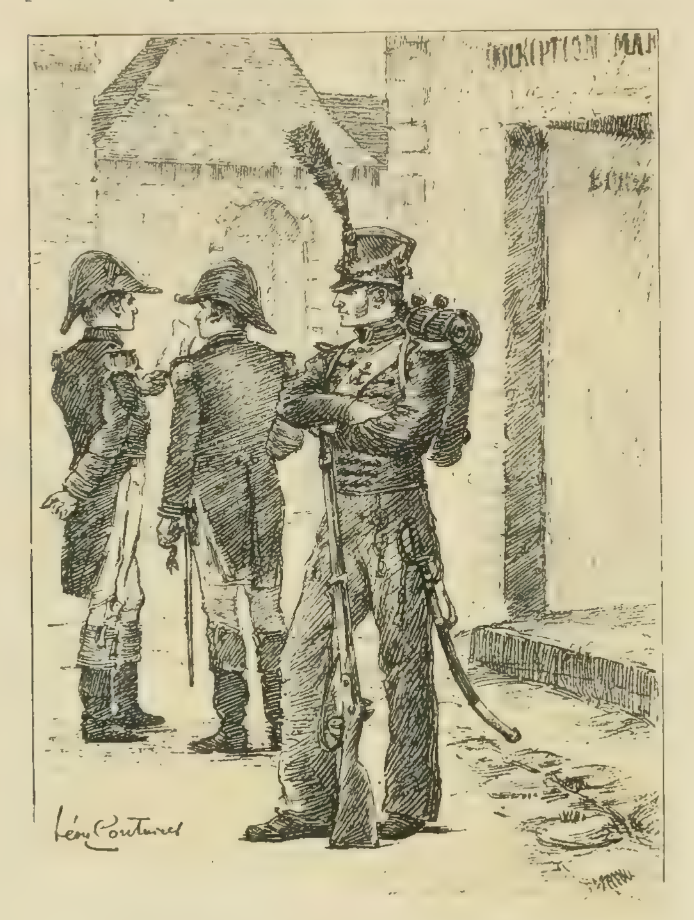


« CHARIVARI ! »

« Il découla des mesures prises sous l'Empire des changements dans la discipline. Le code pénal des vaisseaux se composait des arrêtés de la Convention et d'un décret de 1806. Le conseil de justice ne se réunissait pour ainsi dire jamais, le marin savait ce que devait lui rapporter chaque manquement bien avéré à la discipline. L'officier de quart faisait appliquer les coups de corde, souvent même sans prévenir le second. Il y avait un arbitraire très blâmable dans les punitions, mais cependant ces habitudes, d'une sévérité quelquefois bru-

tale, ne causaient aucun murmure. Le matelot recevait sans broncher le coup de poing ou le coup d'un bout de manœuvre que lui donnait un maître ou tout autre matelot gradé; dans le travail, les hommes ne marchaient pas, mais couraient.

« Le premier maître d'équipage était aussi vénéré qu'il était craint. Il n'apparaissait que dans les manœuvres importantes ou dans les grandes réunions de l'équipage; il portait généralement une liane ou rotin; il n'y avait que les bons matelots qui ne craignaient pas de se trouver sur son chemin. »



OFFICIERS ET MARIN DE LA GARDE IMPÉRIALE.

Les manœuvres du cabestan se faisaient en poussant des cris d'animation, que la voix de l'officier avait peine à dominer. Dans les travaux où il fallait de la simultanéité et de la force, un homme désigné, ayant les mains dans les poches, chantait à tue-tête des couplets grossiers et obscènes qui animaient et excitaient les matelots. Cet usage, tout barbare qu'il nous paraît, valait mieux encore que l'ancienne liberté du *charivari*, cette autorisation d'insolence et de désordre, que nos vieux règlements n'avaient point su bannir : quand une manœuvre était dure, que les bras étaient fatigués, que le cabestan tournait mal sous l'effort d'une ancre trop lourde à relever, un des matelots criait : « Charivari! — Pour qui? répondait un autre. — Pour le commandant, qui a une perruque aussi. » Et c'était alors une kyrielle de gros lazzi se terminant par la rime *aussi*, où le commandant, ses qualités, ses défauts, ses travers n'étaient point épargnés. Tout l'équipage répondait sardoniquement par un chorus de hourras prolongés en piétinant ou virant avec un double effort. Plus le sarcasme avait été violent, plus les hommes semblaient acquérir de

vigueur et d'entrain. Cette licence, à laquelle 93 a donné une latitude souvent funeste pour le chef ainsi placé sur la sellette, a succombé devant les officiers de la marine impériale.

En 1803, Napoléon avait fait créer à Courbevoie cinq équipages de marins pour armer les 80 canonnières de flottille qu'on y construisait. Ce fut le noyau des *marins de la garde*. Lors de la constitution des équipages de haut bord, une compagnie des marins de la garde fut désignée pour chaque vaisseau à trois ponts. Mais c'est surtout à terre, comme soldats, qu'ils furent employés. A Austerlitz, à Iéna, au siège de Danzig, à la prise de Stralsund, ils surent se distinguer. A Baylen, ils tinrent la tête des attaques du corps d'armée de Dupont. En 1812, ils aidèrent les pontonniers de d'Eblé à construire les ponts de la Bérésina. En 1814, à Arcis, ils protégèrent la retraite de la cavalerie de la garde. Trente-deux d'entre eux suivirent Napoléon à l'île d'Elbe. A Ligny, à Waterloo, ils éprouvèrent de grandes pertes.

A la seule inspection de leur costume vous jugez qu'ils étaient plus soldats que marins : un pantalon bleu avec des lisérés et des tresses à la hongroise de couleur jaune, une veste bleue avec des parements aurore et des brandebourgs jaunes, un shako surmonté d'un énorme plumet rouge, des épaulettes de cuivre en forme d'écailles, un sabre large et légèrement recourbé.

IV. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES. — L'ARMEMENT

Notre vieille supériorité en architecture navale se maintenait toujours avec des hommes éminents comme Forfait et Sané à la tête de nos constructeurs. Les vaisseaux qu'ils produisirent alors ont subsisté jusqu'à nos jours et ils sont restés des modèles qu'on ne dépassa jamais, tant que dura la marine à voiles. Ils ne différaient d'ailleurs des vaisseaux de l'époque précédente, que par de plus exactes proportions, par une plus savante ordonnance, ils n'avaient pas meilleur aspect. Ni leur avant, ni leur arrière n'étaient ornés. Quelques guirlandes, d'une froideur géométrique, entouraient seuls les sabords du grand tableau d'arrière, et quant à l'avant, il n'avait pour toute décoration qu'un guerrier habillé à la romaine, dans une pose inspirée par l'école de David. Les prises nombreuses que les Anglais firent au courant des guerres de la Révolution leur avaient permis de relever exactement les dimensions adoptées, et de surprendre le secret de nos procédés de construction. Nos ennemis n'eurent donc plus aucun désavantage sur nous au point de vue de l'architecture navale.

Deux améliorations sont pourtant à signaler : l'adoption d'un étage,

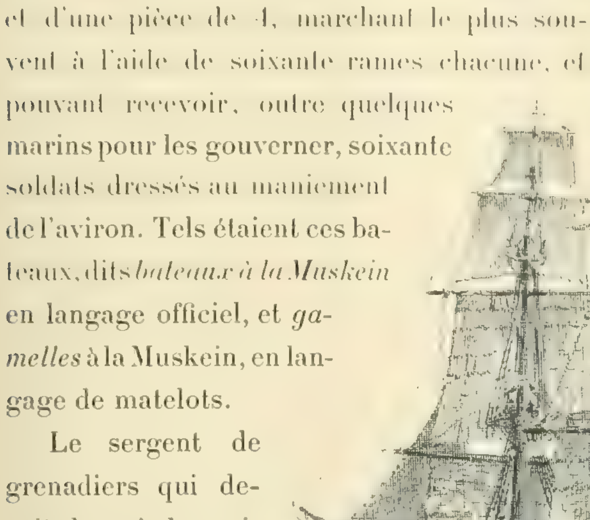
dénommé *faux-pont*, situé presque au niveau de l'eau, intermédiaire entre la cale et la batterie basse, éclairé par des trous ronds appelés *hublots*; puis la suppression, sur le pont supérieur, de la *grande-rue*, grand espace vide dans lequel on plaçait la chaloupe, qui, de la sorte, reposait sur le pont de la première batterie couverte. Des deux côtés de la grande-rue se trouvaient les *passavants*, sorte de trottoirs destinés à permettre de communiquer entre la dunette et le gaillard d'avant. En supprimant la grande-rue, c'est-à-dire en continuant le pont d'un passavant à l'autre, on rendait la batterie supérieure plus habitable; la chaloupe, placée désormais sur le pont, laissait d'ailleurs assez de place autour d'elle pour la manœuvre des voiles.

Dans la crise que traversait la France, les objets de toutes sortes étaient chers, les produits manufacturés étaient rares, aussi les prix de revient des constructions navales atteignaient-ils des chiffres qui n'ont jamais été dépassés, ni même atteints. Un vaisseau de 118 canons revenait alors à 3 millions; un vaisseau de 80 canons, le *Robuste*, coûta en 1805 la somme de 2422000 francs; un vaisseau de 74 coûta, à la même époque, 1800000 francs.

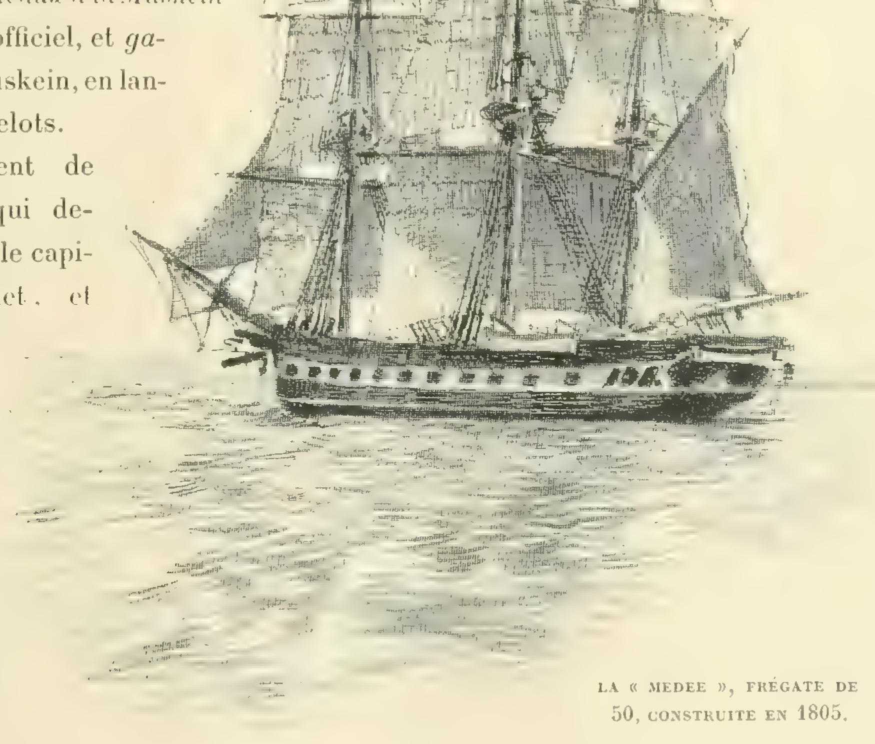
L'Empire n'eut qu'un seul type de frégate, la frégate de 40 canons, qui remplaça l'ancienne frégate de 22 canons, en usage sous la Révolution; elle lançait 180 kilogrammes de fer en une bordée, tandis que les vaisseaux de 118 en lançaient 675 kilogrammes. Au-dessous des frégates, on construisit des corvettes à batterie couverte, portant 6 canons et 20 caronades; puis des bricks, des goélettes, des côtres que la guerre de course utilisa largement. Des demi-galères firent alors leur apparition dans la marine militaire. C'étaient, on le devine, des navires mixtes marchant à la voile et à l'aviron; ils avaient toujours été usités, par les caboteurs, sur les côtes méridionales de France et sur les côtes d'Italie, on crut faire bien en les adoptant comme petites canonnières. Elles rendirent peu de services et furent abandonnées en 1814.

Il convient de parler avec quelques détails de cette flotte de bateaux plats destinés à débarquer des troupes et qui jouèrent sous le Consulat et l'Empire un rôle si important. Ils étaient, on l'a vu plus haut, d'invention suédoise. Ces bateaux se divisaient en trois espèces : 1° les chaloupes canonnières à fond plat, calant $2^{m},50$ environ, marchant à la voile et au besoin à l'aviron et pouvant porter chacune trois ou quatre canons, des munitions, cent hommes d'infanterie, sans compter l'état-major, et vingt-quatre marins pour la manœuvre; 2° les bateaux canonniers, également à fond plat, tirant la même quantité d'eau, armés d'une pièce de 24 à l'avant, d'une pièce de campagne sur l'arrière, devant porter, en outre, de l'artillerie pour la descente, et, à cet effet,

ayant au milieu de la cale une écurie à couvercle mobile pour deux chevaux, que l'on embarquait et débarquait à l'aide d'une vergue; 3° les péniches, canots étroits et longs de vingt mètres environ, à fond plat, calant un mètre au plus, ayant un pont mobile, armées d'un obusier et d'une pièce de 4, marchant le plus souvent à l'aide de soixante rames chacune, et pouvant recevoir, outre quelques marins pour les gouverner, soixante soldats dressés au maniement de l'aviron. Tels étaient ces bateaux, dits *bateaux à la Muskein* en langage officiel, et *gamelles* à la Muskein, en langage de matelots.



Le sergent de grenadiers qui devait devenir le capitaine Coignet, et



LA « MEDEE », FRÉGATE DE 50, CONSTRUITE EN 1805.

acquérir la célébrité par la publication des *Cahiers* qui contenaient ses mémoires, fut envoyé au camp de Boulogne en 1805 et embarqué sur une péniche, où il était à la fois canonnier, soldat et marin. Il assista à un combat, et, avec l'humour qui lui était particulière, il compara notre flottille poursuivant les navires anglais à « de petits carlins courant après de gros dogues ».

L'engouement de Napoléon pour ces bateaux fut tel, qu'on en construisit douze ou treize cents. Ils n'eurent pas à transporter l'armée d'invasion qui devait conquérir l'Angleterre, puisque cette tentative avorta, mais on essaya, dans

la suite, de les utiliser pour le cabotage, en les dotant de mâtures plus ou moins complètes et en remplaçant leurs gros canons par des pièces plus maniables.

Peu s'en fallut que le premier Consul n'étonnât le monde avec sa flottille de Boulogne : un ingénieux Américain, Robert Fulton, était venu en 1803 lui proposer son navire à vapeur pour remorquer les bateaux plats en Angleterre. Une première expérience ayant échoué, Bonaparte ne donna plus suite aux « chimères » de Fulton, et celui-ci, rebuté, comme l'avait été précédemment le marquis de Jouffroy, alla porter son invention en Amérique, où elle fit merveille. Auparavant Fulton avait soumis un modèle de bateau sous-marin armé d'une *torpedo* ou torpille, propre à détruire les vaisseaux. Les torpilles n'eurent pas plus de succès que le vapeur auprès du premier Consul. Peut-être faut-il le regretter. Si Napoléon, mieux inspiré ou mieux conseillé, eût accordé aux idées de Fulton l'attention qu'elles méritaient, la traversée de la Manche n'était plus qu'un jeu pour sa flottille, et l'Angleterre, sous le coup d'une aussi grosse menace, aurait sans doute montré moins d'acharnement dans la lutte.

On devine aisément que, dans la période mouvementée qui venait d'être traversée par nos flottes, presque aucune amélioration n'avait pu être introduite dans l'armement et l'équipement de nos vaisseaux. Les Anglais, au contraire, avaient appliqué à leur marine tous les perfectionnements acquis par les développements de l'industrie et les découvertes des sciences. Nous étions donc vis-à-vis de nos ennemis dans une infériorité manifeste. Les guerres ne devaient que trop le prouver.

V. — LES GUERRES

Un des premiers soins du Consul avait été de demander la paix aux puissances coalisées. Elles ne voulurent pas traiter avec lui. Cependant les croiseurs anglais nous enserraient dans un cercle de fer. Chaque fois qu'ils apercevaient sur nos rivages quelques pauvres caboteurs s'aventurant au large, ils détachaient de leurs flancs une flottille d'embarcations, qui, pareille à une nuée d'oiseaux de proie, venait capturer les nôtres. Nos pêcheurs les connaissaient trop, ces *habits rouges*, enhardis par le succès, et la paix leur était devenue nécessaire. Mais c'était une guerre sans trêve que voulaient nos ennemis. Sur leur refus de traiter, Bonaparte entra en campagne.

Vaincue à Marengo le 14 juin 1800, l'Autriche traita. La coalition formée contre nous était encore une fois brisée. L'Angleterre cependant ne désarma pas, elle occupa même quelques-unes de nos possessions lointaines et vit se reformer contre elle la neutralité armée de 1780 entre la Suède, la Russie, la

Prusse et le Danemark. Ce fut ce dernier pays qui reçut le choc de la puissante marine britannique dans une attaque sur Copenhague, où se distingua Nelson.

Cependant la situation de notre armée d'occupation en Égypte préoccupait vivement Bonaparte. Une flotte anglaise s'étant dirigée vers l'Égypte, le gouvernement du Consulat envoya sur ses traces une escadre de sept vaisseaux, commandée par l'amiral Ganteaume et portant 5000 hommes de troupes. Soit hésitation, soit faiblesse, Ganteaume échoua, et son insuccès détermina l'envoi d'un second renfort, placé sous les ordres de Linois. Ce renfort partit de Toulon pour rallier six vaisseaux espagnols à Cadix. A l'entrée du détroit, apprenant que sept vaisseaux anglais, commandés par Saumarez, bloquaient Cadix, tandis qu'il était lui-même suivi par l'escadre de Waren, Linois prit le parti de se jeter dans la rade d'Algésiras et de s'y embosser. Saumarez, venu pour l'y forcer, fut contraint, après six heures de feu, de se retirer à Gibraltar, laissant l'*Annibal* au pouvoir des Français (6 juillet 1801). Très maltraité lui-même, Linois tenta de gagner Cadix, ce qui lui donna, le 12 juillet, l'occasion d'un second combat, où il perdit un vaisseau, le *Saint-Antoine*. Mais l'un de ses lieutenants, le capitaine Troude, du *Formidable*, vengea dignement cet insuccès le lendemain même, en repoussant l'attaque de trois vaisseaux : l'un d'eux fut écrasé et fit côte, le second dut s'enfuir précipitamment, le troisième laissa le passage libre.

C'est alors que Bonaparte revint résolument à son projet, depuis longtemps caressé, d'une descente en Angleterre. Réunissant à Boulogne la flottille de petits navires que nos chantiers avaient construite, il la plaça sous le commandement de La Touche-Tréville. De son côté, l'Angleterre, plus inquiète qu'elle ne voulait le laisser paraître, confia à Nelson le soin de détruire ces « coquilles de noix ». Le vainqueur d'Aboukir essaya d'abord d'incendier Boulogne avec des machines infernales, mais il ne put ébranler la ligne d'embossage formée en avant du port. Repoussé avec perte, il tenta une attaque de nuit qui, plus sérieuse pourtant, ne réussit pas davantage, et l'Angleterre, fatiguée d'une guerre qui durait depuis tant d'années, blessée dans son amour-propre par ces deux revers successifs, se décida à conclure la paix d'Amiens (25 mars 1802).

La paix ne donna point le repos à la marine. Elle eut en effet à entreprendre alors l'expédition de Saint-Domingue. Bien que cette campagne inutile eût abouti à un échec, notre implacable ennemie en prit ombrage. Sans doute elle avait supposé, en signant le traité d'Amiens, que nous étions assez affaiblis pour ne pas nous relever de longtemps; le réveil de l'agriculture, de l'industrie et du commerce sous le Consulat vint la détromper, et, l'année suivante, fidèle à une ancienne et déloyale habitude, elle nous captura 1200 bâti-

ments marchands dans le simple but de « prévenir les hostilités en nous enlevant les moyens de faire la guerre ». Bonaparte, en représailles, fit arrêter tous les Anglais qui se trouvaient en France, défendit de recevoir dans nos ports aucune marchandise anglaise et mit la main sur le Hanovre, possession du roi George III. Il préludait ainsi au fameux blocus continental qu'il devait décréter plus tard. Sachant mieux que personne que nos cinquante vaisseaux ne pouvaient lutter



PÉNICHE DE LA FLOTTILLE DE BOULOGNE.

contre les deux cents navires dont l'Angleterre disposait, il se borna à resserrer la défense maritime, tout en renouvelant son projet de descente, auquel il donna des proportions gigantesques : 1200 petits bâtiments devaient être réunis sous les ordres de Bruix; les ports voisins de Boulogne, agrandis, fortifiés, allaient devenir des centres d'armements très actifs; outre le grand camp de Boulogne, six camps, formés à Utrecht, Gand, Saint-Omer, Compiègne, Brest et Bayonne, devaient contenir chacun 25000 hommes. Les Anglais, de leur côté, firent d'immenses préparatifs de défense et bloquèrent nos côtes avec 60 vaisseaux de ligne, tandis que d'autres de leurs escadres couraient les mers, nous enlevant des colonies.

Le blocus reprit donc sur nos côtes, et quel blocus! Notre génération n'a pas eu, comme sa devancière, son enfance bercée par les récits des *anciens* qui avaient connu et vu la guerre à outrance. L'amiral Grivel, qui avait entendu son père lui conter les misères des populations côtières, nous en a tracé le tableau : « Qu'on se figure le long cours et les grandes pêches supprimés, le cabotage traqué, la petite pêche impossible, en un mot la mer fermée à des populations habituées à lui demander le pain quotidien ; qu'on y ajoute l'enlèvement forcé de tous les marins valides pour le service des vaisseaux de l'État, le dénùment et la misère de ces villages riverains où l'on ne trouvait plus que des vieillards, des femmes et des enfants, et l'on s'étonnera moins des conséquences à peine croyables aujourd'hui qu'avaient engendrées ces souffrances multipliées. Sur cette frontière si misérable et si peu surveillée, depuis

PÊCHEURS FRANÇAIS ATTAQUÉS PAR UNE EMBARCATION ANGLAISE.

que les grandes guerres continentales attiraient ailleurs notre attention et nos forces, les Anglais débarquaient la nuit, nouaient des intelligences avec les habitants et se procuraient des renseignements utiles, des vivres frais, du poisson, des bœufs sur pied. Les amiraux ennemis s'installaient franchement dans nos baies et y établissaient des mouillages permanents »....

Sur ces entrefaites, le premier Consul fut proclamé Empereur des Français le 19 mai 1804, et aussitôt Napoléon poursuivit les desseins de Bonaparte. Son plan d'invasion, l'un des plus grandioses qui ait été conçu par cet homme de génie, était le suivant : la flottille assemblée à Boulogne n'était pas destinée à s'ouvrir de vive force le chemin de l'Angleterre, elle n'avait d'autre rôle que le transport des troupes et le débarquement; trois flottes de haut bord, armées l'une à Toulon avec Villeneuve, l'autre à Rochefort avec Missiessy, la troisième à Brest avec Ganteaume, avaient l'ordre de faire voile sur les Antilles et d'y jeter des renforts ; là elles devaient recevoir des instructions pour se réunir et revenir en Europe, pendant que les Anglais, alarmés pour leurs colonies, lanceraient de toutes parts leurs escadres et laisseraient ainsi la Manche libre.

Les trois amiraux manœuvrèrent sans ensemble. Missiessy partit trop vite de Rochefort et revint trop tôt en Europe, Villeneuve partit trop tard de Toulon, Ganteaume, bloqué à Brest, ne partit pas du tout. Dès le début, la belle combinaison de l'empereur était compromise. Néanmoins tout espoir n'était pas perdu si Villeneuve réussissait à exécuter le nouveau plan, tout rempli d'audace, que Napoléon lui envoyait aux Antilles : revenir en Europe pour y rallier 14 vaisseaux franco-espagnols à la Corogne, se joindre à Missiessy, débloquer Ganteaume, et, avec 60 navires de haut bord, dont il recevait le commandement supérieur, entrer dans la Manche pour y appuyer la descente de 150 000 hommes ayant l'empereur à leur tête.

Mais Villeneuve n'était point un audacieux. Il manquait non de valeur, mais de confiance en lui. Il revint lentement en France, combattit mollement au Ferrol une escadre anglaise de 15 vaisseaux, circula sur les côtes espagnoles sans but défini et se laissa finalement enfermer à Cadix par Collingwood et Calder, que Nelson vint bientôt rejoindre.

A ce dernier coup, Napoléon fit lever les camps. L'Autriche ayant repris les armes, il se dirigea sur elle, avec sa grande armée, marchant de triomphe en triomphe : Ulm, Vienne, Austerlitz, autant de noms, autant de victoires. En trois semaines, l'empereur consomma l'anéantissement de la troisième coalition, humiliant à la fois deux grands pays : l'Autriche et la Russie (décembre 1805).

Un pays pourtant n'était point battu, et, par malheur pour nous, ce pays qui était vraiment l'âme de la coalition, venait de remporter la plus mémorable de ses victoires navales.

Pendant son séjour à Cadix, Villeneuve reçut l'ordre de combattre l'ennemi sans hésiter, partout où il le trouverait en forces inférieures, et d'avoir avec lui une affaire décisive. A cet ordre étaient joints quelques reproches, tout empreints de la colère de l'empereur et où perçaient d'injurieux soupçons. Villeneuve partit donc avec 33 vaisseaux, dont 18 français et 15 espagnols, prêt à livrer bataille coûte que coûte, pour racheter ses fautes et venger son honneur.

Le 21 octobre 1805 les deux flottes se rencontrèrent à la hauteur du cap Trafalgar, au sud de Cadix, la flotte anglaise développée en deux colonnes : l'une menée par Nelson avec 12 vaisseaux, l'autre par Collingwood avec 15 vaisseaux. « L'action s'engagea vers midi. Nelson porta droit à l'ennemi avec ses deux colonnes, coupa le centre et la gauche des alliés et les enveloppa de telle sorte que 23 de leurs vaisseaux se trouvèrent écrasés pendant que leur droite restait éloignée, malgré les appels de Villeneuve. En dépit de l'acharnement des Français et des Espagnols, la victoire ne fut pas douteuse. Avant la nuit, plus de la moitié des vaincus s'était rendue; la plupart de ceux-là succombèrent criblés de boulets et couverts de gloire ; quatre s'enfuirent avec Dumanoir et furent pris quelques jours après au cap Ortégal. Les neuf qui échappèrent se réfugièrent à Cadix; 6000 à 7000 hommes périrent; l'amiral espagnol Gravina fut blessé à mort, Villeneuve fait prisonnier. Les vainqueurs eurent 16 vaisseaux ruinés et perdirent 2000 hommes. Parmi leurs morts se trouvait Nelson. Une balle partie de la hune d'artimon du *Redoutable*, commandé par l'intrépide Lucas, lui avait brisé l'épine dorsale. Il vécut encore assez pour apprendre le triomphe des siens. » (Doneaud, *Histoire de la Marine française*.)

Cette grande victoire rendit l'Angleterre maîtresse définitive de l'océan. Rassurée désormais contre toute tentative de descente, elle put, pendant que la France marchait à la conquête de l'Europe, fonder son grand empire de l'Inde. Elle continua néanmoins à tenir nos côtes étroitement bloquées, car elle n'ignorait pas que l'empereur travaillait sans relâche à reconstituer sa marine. Mais, de son côté, Napoléon ne comptait plus sur ses forces navales et il fut poussé plus avant dans la pensée de ruiner son insaisissable ennemie en lui fermant le continent. Les îles Britanniques furent déclarées en état de blocus et tout commerce, toute correspondance interdits avec elles. Tout sujet anglais arrêté sur le continent devint prisonnier de guerre. Toute propriété anglaise, toute

marchandise anglaise furent considérées comme de bonne prise. Mais il était impossible que tous les États de l'Europe sacrifiassent leurs intérêts particuliers à ceux de l'empereur. Des résistances se produisirent : l'empereur les brisa. Victorieux en Espagne, en Autriche (après l'avoir été en Prusse), tout semblait



COMBAT DU GRAND-PORT DANS LA NUIT DU 23 AOUT 1810.

lui sourire et il arriva en 1811 à l'apogée de sa puissance. Pourtant la catastrophe était prochaine. La désastreuse campagne de Russie amena le soulèvement de l'Europe, l'invasion de la France et l'abdication de Napoléon en faveur du Roi de Rome (avril 1814).

Au cours de ces années si glorieuses sur le continent il ne fut plus question de grande guerre maritime : nos vaisseaux de ligne, reconstruits ou réarmés,

ne sortirent plus des rades, où ils se bornaient à s'exercer. Seules des frégates, des corvettes, de petits navires affrontèrent la haute mer pour chasser le commerce ennemi : il n'y eut donc plus que des combats de détail, où d'ailleurs plus d'un capitaine sut devenir célèbre.

Ce sont : d'abord Linois qui, dans la mer des Indes, fit de 1803 à 1805 un grand nombre de prises ; Allemand qui, dans la même mer, s'empara de plusieurs vaisseaux ; Lhermitte qui, dans l'Atlantique, en captura plus de cinquante. Malheureusement la valeur ne suffit pas toujours à assurer le succès, ainsi que l'éprouva la division Leissègues à Santo Domingo, en 1806.



LES MARINS DE LA GARDE A LA GRANDE ARMÉE.

Il faut aller jusqu'à l'année 1809 pour trouver un combat important, celui des Sables-d'Olonne, livré par le capitaine Jurien de la Gravière au contre-amiral Stopford. Atteinte au mouillage, notre petite division, qui comptait trois frégates, contraignit les six bâtiments de l'ennemi à se retirer après un combat de deux heures. Ce glorieux fait d'armes précéda de peu le désastre survenu en rade de l'île d'Aix et connu sous le nom d'*affaire des brûlots*. L'escadre du vice-amiral Allemand, forte de 22 vaisseaux ou frégates, était bloquée sur cette rade par l'amiral Gambier. Celui-ci organisa une trentaine de brûlots, qu'il lança contre la ligne française. Nos commandants, pour échapper à l'incendie, allèrent s'échouer dans la Charente, où trois vaisseaux furent pris ; un quatrième, le *Tonnerre*, commandant La Roncière, eut, du

moins, l'honneur de s'abîmer sous les couleurs nationales. Un conseil d'enquête fut immédiatement constitué; deux condamnations, dont une capitale, punirent les capitaines coupables de faiblesse.

Anvers, vaillamment et habilement défendue par Missiessy, repoussa, en 1809, une attaque des Anglais qui, venus avec une flotte et une armée, opérèrent un débarquement, et durent se rembarquer précipitamment, perdant plus de 10000 hommes. Vers la même époque, à Toulon, l'amiral Emériau soutint contre la croisière ennemie d'heureux combats partiels, qui rendirent vaines plusieurs tentatives faites sur notre grand arsenal de la Méditerranée. Il ne faut pas non plus passer sous silence le combat de l'*Abeille*, capitaine de Mackau; celui de la frégate la *Canonnière*, capitaine Bourague; du brick le *Renard*, capitaine Baudin; de la frégate l'*Aréthuse*, capitaine Bouvet; des frégates l'*Étoile* et le *Sultan*, capitaines Philibert et Dupetit-Thouars; de la frégate la *Clorinde*, capitaine Denis Lagarde; du *Romulus*, capitaine Rolland; tous prouvent que des progrès lents, mais sûrs, s'étaient accomplis dans la marine de Napoléon.

Dans la guerre de détail, nos croisières lointaines, toujours écrasées par le nombre, furent en général moins heureuses que les escadres stationnées sur les côtes de France. Leurs efforts ne parvinrent pas à nous conserver nos colonies acquises au prix de tant de sacrifices pendant le siècle précédent. La Martinique, puis le Sénégal, Saint-Domingue et Cayenne tombèrent successivement aux mains des Anglais. En 1810, ce fut le tour de la Guadeloupe et de la Réunion. L'île de France elle-même succomba, bien que sauvée une première fois par le glorieux combat du Grand-Port, où les commandants Duperré et P. Bouvet, avec une division formée en grande partie de prises anglaises, avaient enlevé ou détruit quatre frégates et reconquis l'île, dont nos ennemis s'étaient emparés par surprise. Attaquée ensuite par 70 navires et 10000 hommes, elle capitula après quatre mois d'une belle résistance.

Le courage et la vaillance ne manquaient donc pas à nos marins, pas plus que le sang-froid et le savoir ne manquaient à leurs chefs. On vit tout ce dont ils étaient capables quand ils descendirent de leurs navires pour aller combattre dans les rangs de la grande armée. Aussi, quand on songe au développement qu'avait pris la marine dans les dernières années de l'empire, il est permis de se demander s'il n'eût pas été possible de tenter quelque chose de plus que des croisières de course. Avec des flottes patiemment réorganisées, avec des capitaines qui fournissaient de si beaux combats singuliers, la fortune nous réservait peut-être quelque réparation éclatante.... « Nous reprenions courage,

a dit le fils du vainqueur des Sables d'Olonne, dont on vient de citer le nom; l'ennemi, au contraire, perdait peu à peu la foi qu'il avait eue jusqu'alors dans la puissance de ses armes. Quelques années encore, et il aurait fallu compter avec nous : les Anglais, par malheur, ne cessèrent d'être invincibles sur mer que lorsque nos soldats cessèrent de leur côté de former sur terre des bataillons invincibles. »

VI. — LA COURSE ET LES CORSAIRES

Pendant que le gouvernement équipait des frégates et des canonnières pour ruiner le commerce anglais, nos armateurs peuplaient nos ports de petits corsaires. Chaque havre, chaque baie, chaque crique eut bientôt son lougre ou son côtre armé en guerre; et tandis que les vaisseaux de ligne étaient armés de conscrits, les armateurs de corsaires trouvaient à composer leurs équipages soit de bons matelots tentés par l'appât du gain et séduits par cette vie glorieuse, soit d'aventuriers de tous les pays. Ce fut alors une longue série d'entreprises audacieuses et d'exploits inouïs, dont le retentissement se fit à peine entendre, au milieu de tous les bruits d'armes et de gloire dont le continent était plein.

Parmi ces exploits, il en est cependant qui méritent d'être mentionnés dans cette rapide revue de la guerre de course. Le 14 août 1803, le corsaire *Bellone* prit à l'abordage le *Lord Nelson*, un grand navire de la Compagnie des Indes. L'année suivante, le brick *Bonaparte*, faiblement armé, résiste victorieusement à l'abordage d'une corvette de guerre anglaise. Dans les parages des Antilles, la *Dame Ambert* prit, toujours à l'abordage, la corvette *Lily*, qui, transformée en corsaire sous le nom de *Général Ernouf*, s'illustre dans deux combats héroïques. En 1807, la *Revanche* résiste à l'attaque impétueuse d'un brick de guerre, tandis qu'aux Antilles cinq ou six goélettes de guerre, armées chacune de quatre à dix pièces de canon, étaient enlevées par nos hardis corsaires, après des luttes acharnées. En 1810, le chasse-marée *Somnambule* accepta le combat avec un brick anglais et n'amena son pavillon qu'au moment où il allait couler bas.... Dans tous ces engagements il se dépensait des prodiges de valeur, et, même quand le succès ne récompensait pas les efforts souvent héroïques de nos marins, l'honneur était toujours sauf.

Malheureusement les mers restaient couvertes de tant de croiseurs anglais que nos corsaires tombaient souvent au pouvoir de l'ennemi. Les prises qu'ils faisaient avaient grande peine à atteindre le port voisin, sans risquer d'être

capturées de nouveau. En fin de compte, la guerre de course ne donnait que des résultats médiocres. Il manquait à ces vaillants marins d'être appuyés par de solides escadres, tandis que les vaisseaux marchands de l'ennemi avaient des protecteurs efficaces dans les nombreux croiseurs de leur marine militaire. La lutte était par trop inégale pour tourner à notre avantage.



Devant Boulogne.

26 août 1804.





SUR LE PORT DE TOULON EN 1830.

CHAPITRE VIII

LA FIN DE LA MARINE A VOILES

I. — L'ORGANISATION GÉNÉRALE

Tandis que le « grand exilé » traversait la France de Fontainebleau à la Méditerranée, pour se rendre à l'île d'Elbe, Talleyrand et le comte d'Artois signaient le 23 avril 1814 une convention désastreuse qui réduisait la France à ses frontières de 1792, livrait aux alliés 53 places fortes, 30 vaisseaux et 12 frégates. Les deux tiers des navires rassemblés dans le port d'Anvers, ceux de Gênes et de Venise restèrent dans les mains des vainqueurs. Le traité du 30 mai, consenti par Louis XVIII, ratifia ces conditions.

VOILE SUR SES CARGUES
(d'après Morel Fatio)

Le nouveau gouvernement, sans prendre garde qu'il heurtait les sentiments de la majorité du pays, s'empressa de revenir aux institutions que l'on avait cru englouties dans la tourmente de la Révolution.

C'est ainsi que dans la marine il déchira le drapeau tricolore pour le remplacer par le drapeau blanc, que nos marins ne connaissaient plus ; il leur imposa la cocarde blanche ; il supprima les préfets maritimes créés par Napoléon, pour rétablir dans les ports les intendants et les commandants de la marine, dont la dualité avait été si funeste ; il rétablit la charge d'amiral de France au profit du duc d'Angoulême ; il restaura les gardes du pavillon amiral ; il détruisit l'institution si belle et si militaire des équipages de haut bord et de flottille ; enfin il prodigua les emplois et les honneurs aux émigrés, accordant aux officiers le grade immédiatement supérieur à celui qu'ils avaient le jour de l'émigration, tandis que, pour leur faire place dans les cadres, il mit en non-activité les lieutenants de vaisseau qui avaient quarante ans accomplis et les enseignes qui en avaient trente-six.

« Ces messieurs, dit le capitaine Leconte, rentraient tous, après avoir cessé de naviguer pendant vingt-cinq ans ; encore ce temps leur fut-il compté pour service actif. Presque tous ces officiers étaient des vieillards, apportant avec eux leurs vieux préjugés : on voulait les faire jouir d'une bonne solde. La rentrée de toutes ces nullités pendant que l'on mettait à la demi-solde de bons et braves officiers nous blessa profondément ; quelques-uns d'entre nous demandèrent et obtinrent de naviguer au commerce. » Les réductions opérées dans les armements ajoutaient encore au mécontentement des officiers, car à terre ils ne touchaient que les deux tiers de la solde à la mer, si bien que, dans cette situation, un enseigne ne recevait que douze cents francs par an.

Aussi, quand, au mois de mars 1815, ils apprirent le débarquement de Napoléon au golfe Jouan et sa marche sur Paris, leur joie fut générale, et leur émotion bien vive. « L'empereur, dit le capitaine Leconte, avait tous nos vœux et nous ne savions pas même les dissimuler. Nous eûmes bientôt à reprendre notre vieux drapeau et notre cocarde. Notre enthousiasme était au comble ; pour nous autres jeunes gens, c'était l'âge d'or qui revenait. Les hommes de l'ancien régime regagnèrent promptement leurs foyers. » Decrès reprit le ministère de la marine, et son premier soin fut de rétablir toutes les institutions impériales, depuis les équipages de haut bord jusqu'aux préfectures maritimes. Mais le retour au passé devait être éphémère. Cent jours ne s'étaient pas écoulés depuis le retour de l'île d'Elbe que l'empereur, définitivement vaincu à Waterloo, s'embarquait à Rochefort sur le *Bellérophon*, se confiant à la générosité du peuple britannique. Le 8 juillet 1815 Louis XVIII rentrait à Paris, et le drapeau blanc était arboré de nouveau.

Alors réapparurent immédiatement les mesures édictées un an plus tôt et rappor-

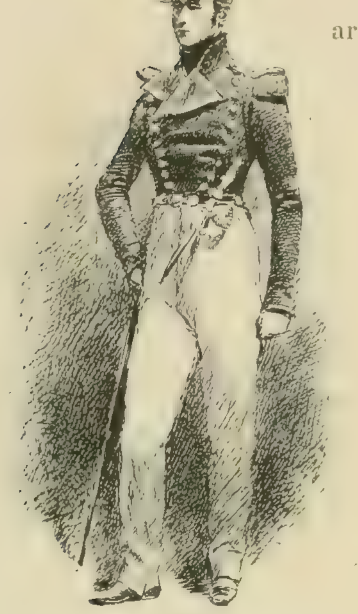
tées par Decrès : abolition des préfectures maritimes, rétablissement des intendants et des commandants, dissolution des équipages de haut bord, sans préjudice de nouvelles mesures, telles que la suppression des écoles navales de Brest et de Toulon, et la création en leur lieu et place du collège naval d'Angoulême, prétendues réformes qui n'avaient qu'un seul but, répudier comme un legs désastreux tout ce qui venait d'un autre régime.

Comment la résurrection de la cocarde blanche fut-elle accueillie par les marins? c'est ce que nous apprend encore le capitaine Leconte : « Ils manifestèrent leur mécontentement en mettant des tranches de pommes de terre crues à leurs chapeaux en guise de cocarde. » Ces démonstrations injurieuses n'eurent d'autre effet que d'animer les « royalistes purs » contre les partisans de l'Empire ; dans les ports, des comités royalistes se formèrent pour rechercher et dénoncer les suspects, pour délivrer des certificats, à défaut desquels on était mis à l'index, destitué, voire même emprisonné. Comme les commandants des ports étaient tous des « rentrants de 1814 », ils ne montraient pas, en ces circonstances, l'impartialité désirable, et de fâcheuses mesures furent prises contre de braves officiers. Au surplus ce n'était pas seulement dans les ports que l'esprit de réaction soufflait la discorde et inspirait de cruelles injustices : toute la France subissait alors ce qu'on a appelé la Terreur blanche.

Sous la pression de l'opinion publique, le ministre de la marine résolut de se priver de ces rentrants, de ces « revenants du passé » qui apportaient si peu d'éléments de vigueur à la flotte. En 1817, sept cents officiers furent, par un même décret, admis à la retraite, et presque en même temps le ministère rappelait au service un certain nombre d'officiers écartés naguère parce qu'on soupçonnait leurs attaches politiques. Ces sages décisions indiquaient que le gouvernement royal entendait remonter le courant d'opinion passionnée qui avait causé de si regrettables excès. La proscription, la délation, le dénigrement du passé allaient enfin faire place à d'autres procédés. Les ministres de la marine de Louis XVIII et de Charles X, MM. Portal, de Clermont-Tonnerre, de Chabrol, Hyde de Neuville et d'Haussez, eurent l'ambition de rendre à la France une grande marine. La tâche n'était point facile, car les charges d'une double invasion pesaient lourdement sur le pays, et les Chambres avaient réduit la dotation de la marine à la somme insuffisante de 44 millions par an. A la fin de 1817 on ne comptait plus que 31 vaisseaux et 29 frégates à flot en état de tenir la mer ; 14 vaisseaux étaient en construction ; mais les progrès de la destruction du matériel s'étendaient avec une telle rapidité que, si l'on persévérait dans le système de réduction des crédits, la marine était menacée de disparaître totalement en un petit nombre d'années.

En 1820 le baron Portal lança son fameux dilemme, si souvent rappelé depuis : « Renoncer à l'institution pour épargner la dépense, ou accepter les dépenses pour conserver l'institution ». On lui donna gain de cause, sinon tout de suite, du moins en 1822, et on établit alors le *budget normal*, devant pourvoir à l'entretien constant de 40 vaisseaux, 50 frégates et 80 bâtiments inférieurs. Avec les dépenses de personnel, les besoins annuels de la flotte se montaient à 65 millions.

C'est à la Restauration que l'on doit : en 1824, la création du Conseil d'amirauté ; en 1826, le rétablissement des préfectures maritimes ; et, en 1828, la division du territoire maritime en arrondissements.



ENSEIGNE DE VAISSEAU (1840)
(d'après Raffet).

Avec la révolution de Juillet le drapeau redevint le drapeau tricolore, et la grande majorité des officiers vit ce changement avec une vive satisfaction. Jamais la Restauration n'avait été populaire dans la flotte. Le nouveau régime y comptait plus de sympathies. A peine élevé au trône, Louis-Philippe avait fait entrer un de ses fils dans la marine, et toujours son gouvernement eut à cœur de développer notre établissement naval. Les Chambres, toutefois, ne le secondèrent que mollement dans cette voie et il fallut que les cabinets livrassent d'assez rudes assauts pour empêcher la réduction de nos forces sur mer. Jusqu'en 1837 la question de l'existence d'une marine militaire fut débattue dans le Parlement et dans le pays, car la marine portait encore, dans l'esprit de beaucoup, le poids des terribles journées d'Aboukir et de Trafalgar. Il fallut, pour la réhabiliter en partie, quelques expéditions heureuses ; et ce n'est que très tard, dans les dernières années du règne de Louis-Philippe, lorsque les menaces d'une guerre avec l'Angleterre eurent démontré son absolue nécessité, qu'elle devint l'objet d'une sollicitude presque universelle.

II. — LE PERSONNEL

On vient de voir que, dans la crise traversée par la marine au lendemain des événements de 1814 et de 1815, les officiers de l'ancienne marine impériale eurent des moments difficiles. Ils végétaient à terre, fort mal payés, fort peu

occupés, et dans les rares armements prescrits par le ministère ils se trouvaient sous les ordres des « rentrants à la bouillotte », dont l'indulgent capitaine Leconte nous trace ce portrait en deux lignes : « Il y en avait parmi eux de bien ridicules, mais en général c'étaient des hommes de bonne compagnie et qui n'étaient, pour la plupart, ignorants qu'en marine; mais nous ne les aimions pas! » Ignorant en marine! c'est là, ce semble, un vice rédhibitoire pour un officier de vaisseau. On le vit bien dans ce naufrage demeuré célèbre de la *Méduse*, où un officier réadmis en 1814, M. de Chaumareix, perdit son navire par sottise et vanité, causa la mort d'un grand nombre de ses hommes et ne montra, dans ces circonstances critiques, ni courage, ni honneur.



LE PRINCE DE JOINVILLE.
(D'après Raffet.)

Dès 1820, quelques ordonnances améliorèrent la position des officiers. Leur solde à terre fut augmentée d'un cinquième et l'avancement fut réglé dans de certaines proportions à l'ancienneté et au choix, tandis que, depuis 1815, la faveur seule dictait les nominations. Est-ce à dire que la faveur n'eut plus aucun poids dans les décisions des ministres? non pas; trop souvent encore on vit des officiers avoir un avancement singulier pendant que d'autres restaient de longues années dans leur grade. Quoi qu'il en soit, les règlements étaient plus cléments pour les officiers sans protections. D'ailleurs, à partir de 1822 et 1823, c'est-à-dire lors de la guerre d'Espagne, les armements devinrent plus nombreux; l'activité réapparut dans les ports; les officiers trouvèrent de plus fréquentes occasions de naviguer et de mettre en évidence leurs qualités personnelles. En 1827 on résolut d'établir une corvette-école, comme succursale du collège d'Angoulême. Les choses restèrent sur ce pied jusqu'en 1830, où ce collège fut définitivement supprimé et où toute l'instruction théorique et pratique fut donnée aux futurs officiers sur un vaisseau-école ancré en rade de Brest. Parmi les changements introduits dans le corps de la marine, il convient de citer l'institution, en 1830, de la dignité d'amiral, assimilée à celle de maréchal, la création du grade de capitaine de corvette, qui date de 1836, et enfin la suppression, en 1837, du grade de capitaine de frégate, « parce qu'il y avait un grade de trop ». Une ordonnance royale détermina, peu de temps après, que les capitaines de corvette prendraient les mêmes épaulettes que les lieutenants-colonels, mais cette ordonnance ne put altérer en rien la loi de 1831 sur l'assimilation des grades, et,

malgré leurs insignes, les capitaines de corvette n'avaient que le rang de chefs de bataillon : c'était une anomalie qui causa beaucoup de réclamations.

Je viens de dire que la solde des officiers fut relevée sous la Restauration. Voici ce qu'elle était sous Louis-Philippe, en 1841. Amiral, à terre 40 000 francs, à bord 120 000 francs; vice-amiral 15 000 et 18 000 francs; contre-amiral 10 000 et 12 000 francs; capitaine de vaisseau de première classe 5000 et 6000 francs, de deuxième classe 4500 et 5400 francs; capitaine de corvette de première classe 3500 et 4200 francs, de deuxième classe 3000 et 3600 francs; lieutenant de vaisseau de première classe 2500 et 3000 francs, de deuxième classe 2000 et 2400 francs; enseigne de vaisseau 1500 et 1800; élèves 800 francs.

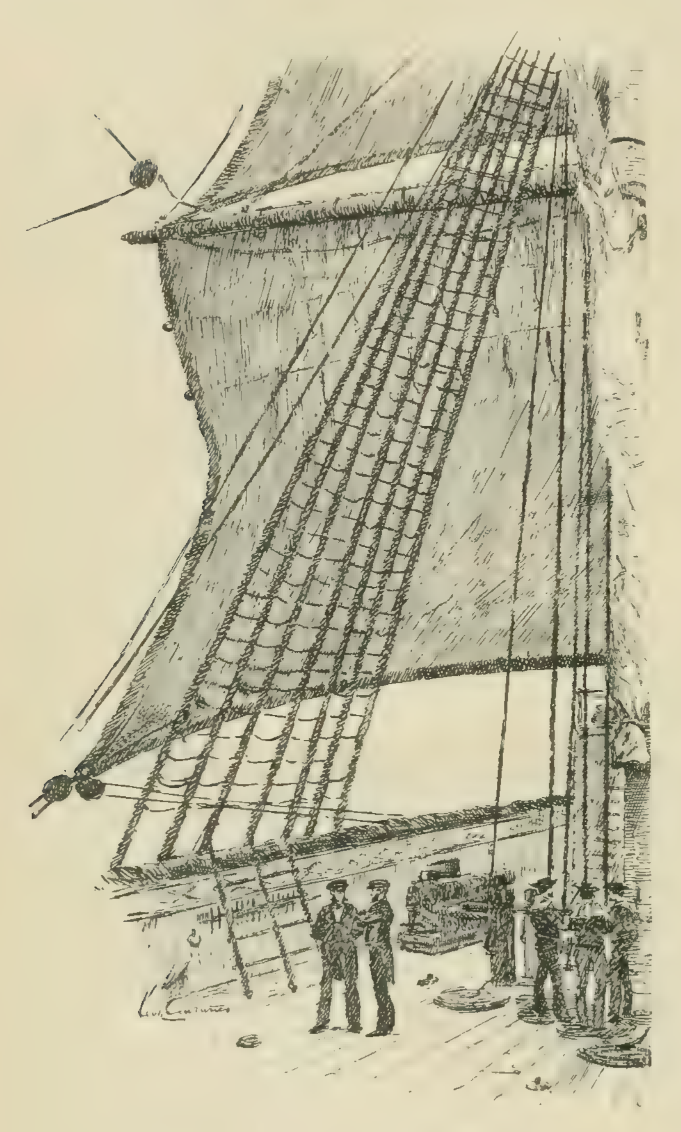
Quant à l'uniforme des officiers, il avait cessé d'être le costume à panaches et à larges broderies du premier empire, il était devenu plus simple, moins clinquant, et en même temps moins militaire. Mais combien il nous paraît étrange, démodé et, pour dire le mot exact, ridicule! Sur une estampe du temps, que nos illustrations reproduisent, voici le capitaine de vaisseau prince de Joinville, fils de Louis-Philippe, coiffé d'un chapeau bicorne à la silhouette singulière. Son habit, à manches étroites, à revers énormes, est ouvert et laisse voir sous le cordon de grand-croix de la Légion d'honneur un gilet blanc qui découvre le plastron de la chemise; un pantalon blanc à sous-pieds complète ce costume qui fait sourire. Dans une autre estampe, de 1846, je vois un élève sanglé dans une longue redingote dont les pans, ballonnés comme un jupon de femme, recouvrent un pantalon collant et à sous-pieds du plus singulier effet. Sa casquette élargie par une baleine circulaire est tout un poème. Savez-vous à quelle coiffure cette casquette avait succédé? à un chapeau haut de forme, orné d'une cocarde et d'un large galon d'or, exactement pareil à celui que portent encore les laquais des vieilles douairières. Aussi bien, les officiers ne nous paraissent pas plus ridicules dans leur accoutrement que leurs contemporains eux-mêmes. Les costumes du temps de Louis-Philippe semblent, à nos yeux inaccoutumés, habiller de véritables caricatures. Mais ce qui peut et doit nous surprendre, c'est l'absence d'une règle immuable dans une tenue militaire, c'est la tolérance apportée dans le port de l'uniforme naval. Chacun s'habillait comme il le voulait, ou à peu près. Était-ce par esprit de réaction contre le rigorisme introduit dans la tenue par les fanatiques partisans des équipages de ligne? Peut-être. Mais, en vérité, c'était aller trop loin que laisser les officiers circuler dans les rues en pantalon de nankin, en habit d'uniforme et en chapeau de haute forme gris à long poil, mis à la mode par ceux qu'on appelait alors les lions et les dandys. L'habit sanglé à la taille

avait un col énorme sur lequel s'étalait une ample cravate de couleur. Le goût du chapeau de haute forme était très répandu chez les marins, car beaucoup se faisaient faire pour les pays chauds des chapeaux de ce modèle en paille jaune! Pour comble, les officiers de marine se montraient fort partisans des doctrines saint-simoniennes, et ils introduisaient dans leur costume certaines bizarreries des adeptes de la nouvelle école, comme celle de porter les cheveux très longs.

En dépit de ces singularités, la valeur professionnelle des officiers allait grandissant. Dans les loisirs de la paix, les expéditions scientifiques, délaissées sous la Révolution et l'Empire, reprirent une nouvelle activité : Freycinet, Du Perrey, Dumont d'Urville, La Place, accomplirent des voyages importants et ont laissé des noms justement célèbres dans la science. Comme marins, les officiers de la Restauration et du gouvernement de Juillet acquirent une réputation réelle. Les ministres de ces deux régimes avaient hautement repoussé les idées des novateurs qui ne donnaient comme objectif à notre marine que la guerre de corsaires; ils aimaient à prévoir le jour où notre pays, reprenant son rang dans le monde, aurait de nouveau l'ambition de posséder des escadres; et, dans ce but, ils tenaient à entretenir chez nos officiers l'habitude des mouvements d'ensemble, l'usage des combinaisons de la tactique navale. Des escadres d'évolution furent ainsi établies, d'abord temporaires, plus tard permanentes, où se formèrent de très bons tacticiens, des manœuvriers émérites.

L'escadre de la Méditerranée, créée en 1839, fut dès son origine une école incomparable pour nos officiers, grâce à la ténacité, à la persistance et au profond savoir de celui qui la commandait et qui s'appelait l'amiral Lalande. Ceux qui ont eu l'honneur de servir sous ses ordres ont fait de lui un tel éloge que son nom est resté populaire dans la marine. « Jamais avant lui, a dit le prince de Joinville, on n'avait mis dans l'instruction des équipages cette méthode, cette suite, cet ensemble qui leur ont donné une si grande supériorité. Nul mieux que lui n'a su préparer, instruire et former une escadre ; nul mieux que lui n'aurait su la conduire à l'ennemi. » Poursuivant son récit, le prince nous fait assister à la vie de cette escadre dans les eaux du Levant. Je veux transcrire quelques-uns de ses *Souvenirs*, afin de saluer cette belle et poétique marine à voiles, arrivée alors à son apogée et déjà menacée d'être à jamais détrônée par la marine à vapeur. « Grâce à la ferme volonté des chefs, à l'ardeur des officiers et à la bonne volonté des équipages stimulée par l'émulation, grâce surtout au bon esprit dont tout le monde était animé et à la persuasion où l'on était, que l'on passerait bientôt de l'apprentissage aux leçons vivantes, l'éducation des vaisseaux allait vite. Tous les soirs, quand la journée de travail était finie et la

voilure des vaisseaux diminuée, comme il convient à un croiseur qu'aucune mission pressante n'appelle, on se réunissait sur la dunette, et là, pendant les belles nuits du Levant, au milieu d'une atmosphère tiède et embaumée des parfums qu'envoyait la côte d'Asie, on s'instruisait encore en revenant sur l'histoire de la journée. Chacun apportait ses observations et le fruit de son expérience. Les jeunes gens entendaient avec avidité les récits de leurs anciens qui avaient pris part à quelque action de guerre dans les dernières luttes de l'Empire.... Ainsi se passaient nos soirées jusqu'au moment où, la nuit tombée, le pont était laissé aux gens de quart chantant en chœur, et à l'officier de service interrompant par habitude sa promenade saccadée pour jeter un regard inquiet, de l'horizon sur ses voiles et de ses voiles sur le compas. » Plus loin je détache encore ce passage : « Nous n'en étions plus à ce moment où nous ne pouvions trouver de force que dans l'enthousiasme. Le devoir du chef avait été d'exalter chez nous ce sentiment passionné, mais aveugle, alors que l'audace seule pouvait suppléer au nombre, et l'amiral Lalande y avait réussi d'une manière qui passe toute croyance. Mais, depuis, nous étions devenus forts et nous avions conscience de l'être. Cette force n'était pas seulement celle du nombre : chacun de nous n'avait qu'à interroger sa propre expérience, à se tâter en quelque sorte lui-même, pour sentir tout ce qu'il avait gagné en instruction pratique, en sûreté de jugement, en coup d'œil, et conclure de là à la valeur de l'escadre entière. » Les complications de la question d'Orient réunissaient dans le Levant des forces navales de plusieurs pays, et les nôtres

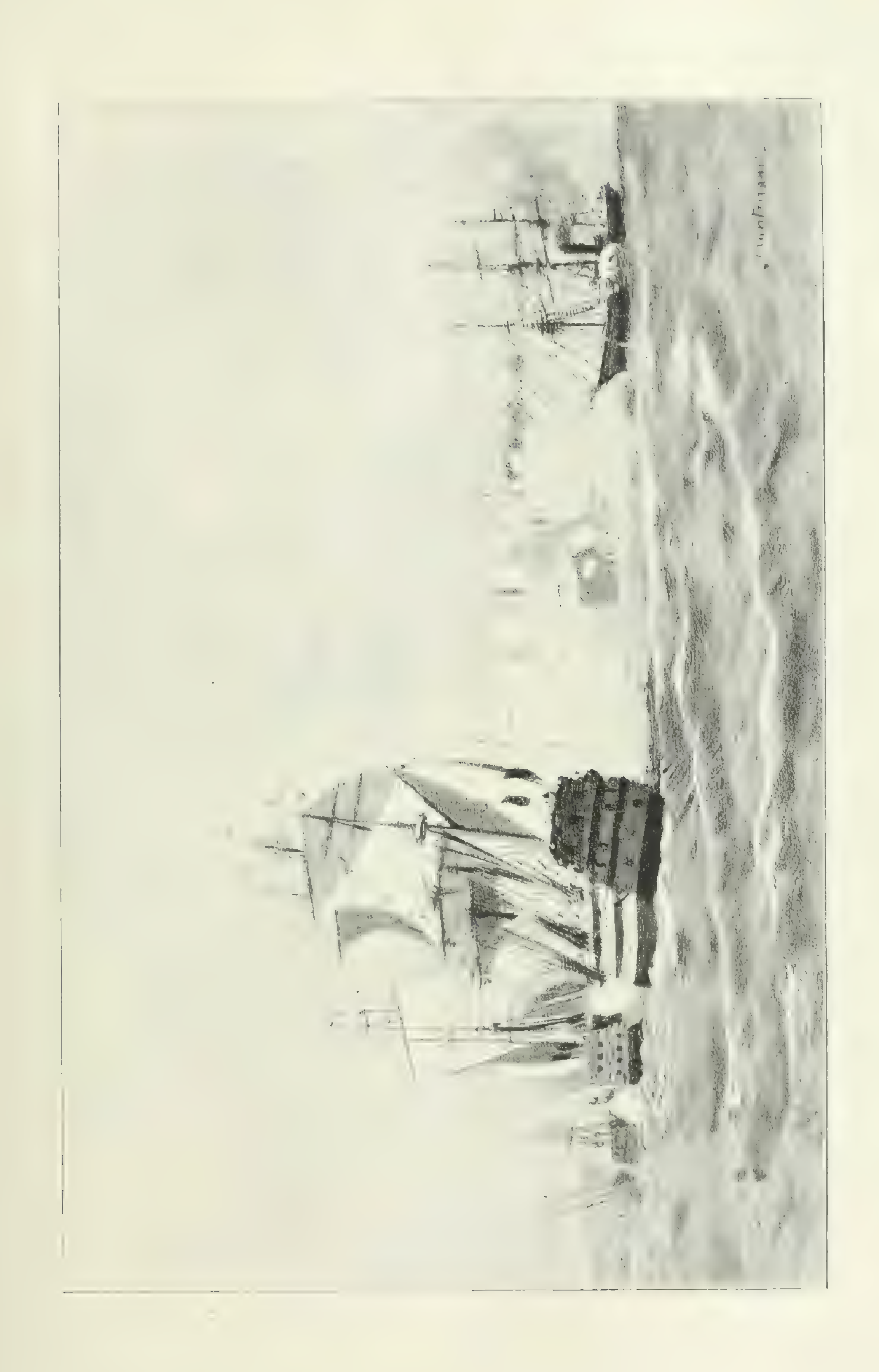


SUR LE PONT D'UNE FRÉGATE A VOILES PAR BEAU TEMPS.

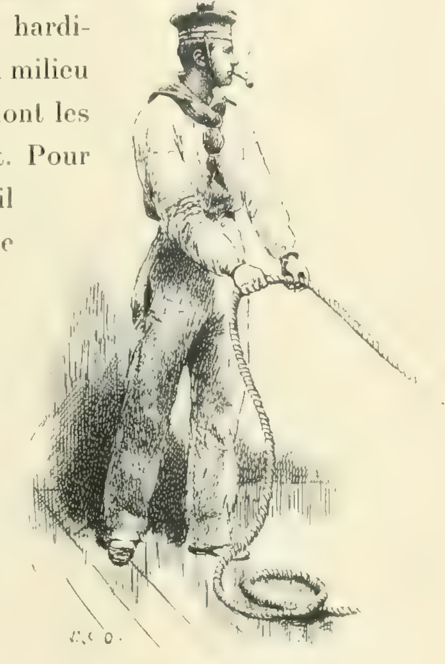
Bombardement de Tanger.

6 août 1844.)





n'avaient point à redouter de comparaison désobligeante. « Notre escadre, égale en nombre à l'escadre britannique, valait mieux qu'elle. Deux ou trois fois par semaine, nous appareillions, et la présence des Anglais donnait à nos équipages une promptitude et un élan incroyables. Nous tirions le canon aussi bien qu'eux et nous leur étions très supérieurs dans la manœuvre. Nous allions croiser pendant deux ou trois jours, et puis nous revenions. Pendant ce temps, la flotte anglaise restait immobile sur ses ancres ; elle sentait qu'elle ne pouvait rivaliser avec nous, et se souciait peu d'accepter la lutte. C'était un spectacle bien nouveau et assez déplaisant pour des officiers anglais que celui d'une escadre française, nombreuse, pleine d'ardeur, bien ameutée et hardiment menée, dont les vaisseaux jouaient aux barres au milieu des rochers et des courants sans aucun accident, dont les canons, bien pointés, ne manquaient guère leur but. Pour nous, au contraire, ce spectacle était celui du réveil naval de la France ; nous y trouvions une jouissance d'amour-propre et une satisfaction patriotique que je ne saurais exprimer.... Sous l'Empire, nous étions en face des Anglais ce qu'une mauvaise garde nationale est en face d'une armée de ligne bien organisée. Il en était autrement de notre escadre, où les hommes et les choses avaient acquis toute leur valeur, où nous avions pour nous ce qu'une sûre possession de soi-même et de tous ses moyens ajoute au courage. »



MATELOT (1840).
D'après Raffet.

Ainsi donc, avec cette escadre si forte, si bien entraînée, si bien commandée, une lutte eût tourné sans doute à notre honneur. « Il y eut un moment, en 1840, où cette flotte crut toucher à l'accomplissement de tous ses vœux : elle crut que la guerre allait éclater avec l'Angleterre. Sa confiance était extrême ; elle attendait avec impatience le jour d'une réhabilitation glorieuse pour la marine française. Ce jour ne vint point. L'escadre fut rappelée et son chef remplacé. On pleura amèrement sur les vaisseaux cette belle occasion perdue. »

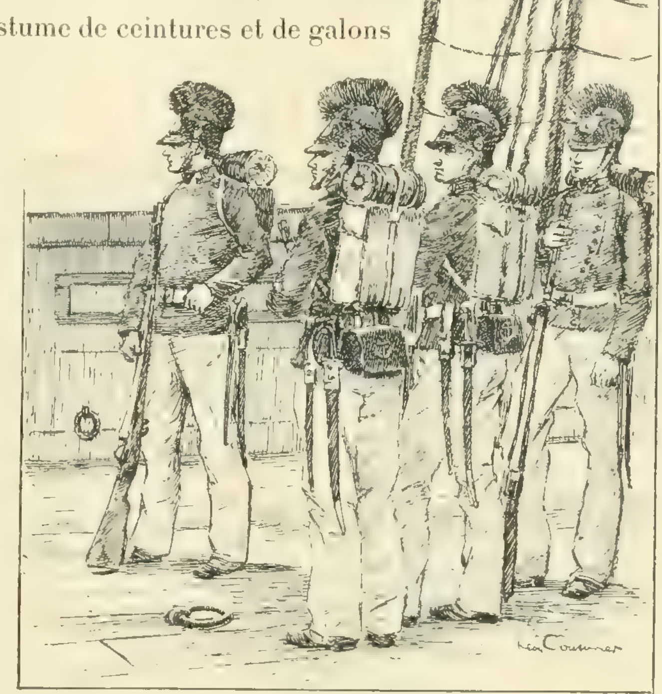
Pour arriver à ce degré d'instruction solide, il avait fallu aux officiers de la marine des efforts continus, un sentiment très haut de leurs devoirs ; mais il leur avait fallu aussi et surtout le goût de la manœuvre à voiles. Mais comment ne l'auraient-ils pas eu? Rien n'est attachant, rien n'est séduisant comme l'art qui consiste à orienter des vergues pour le vent régnant, à faire

évoluer un navire sous les efforts de la brise, à ralentir sa marche, à précipiter sa course en diminuant ou en augmentant de toile. Il y a dans ce duel entre l'homme et les éléments une grande chose captivante, à laquelle un marin ne peut résister. Un virement de bord bien réussi, une panne bien prise sont pour lui des motifs de satisfaction et d'orgueil intimes. Il les ressent vivement — ou du moins les ressentait, car le temps n'est plus où l'on prenait des pannes, où l'on virait de bord, où l'on savourait « les joies de la manœuvre ». Le métier y a perdu en poésie et en pittoresque; jadis le caprice des vents, l'imprévu des traversées enveloppaient de mystères l'existence de l'officier de marine; le moindre quart était fécond en surprises. Aujourd'hui, avec la vapeur, tout est mathématique, tout est prévu, tout est régulier, tout est soumis aux battements saccadés d'une machine en mouvement.

Lorsqu'en 1820, sous le ministère du baron Portal, on chercha des matelots dans les quartiers des classes, on n'y trouva plus que quelques infirmes qui n'avaient du marin que le nom, par cela seul qu'ils étaient inscrits sur les matricules. La plupart même, usés avant l'âge par les misères de tout genre qui les avaient assaillis pendant les longues guerres de la Révolution et de l'Empire, étaient incapables de se livrer à la navigation, et ils l'avaient abandonnée pour des professions plus paisibles; notre commerce maritime, qui ne faisait que de renaître, ne pouvait de longtemps former un nouveau personnel pour les remplacer. Dans une telle occurrence, un gouvernement désireux de reconstituer sa marine n'avait qu'un seul parti à prendre : recourir de nouveau à la source des hommes valides de tous les coins de la France. La création des *équipages de ligne* fut ainsi résolue en 1822.

D'abord limitée à des engagements volontaires, l'entrée dans ces équipages fut étendue ensuite aux jeunes gens appelés annuellement pour la conscription. Comme il fallait s'y attendre, les opinions furent tout de suite divisées sur le compte de l'institution elle-même; elle rencontrait la plus forte antipathie chez les admirateurs de l'Inscription maritime. Ceux-ci ne pouvaient s'habituer à l'idée de voir une pépinière de marins rivale de celle à laquelle ils avaient consacré une sorte de culte, et ils invoquaient, comme toujours, le grand nom de Colbert pour lancer l'anathème contre les profanes qui osaient dire que les Classes ne suffisaient plus à la prospérité de la marine. Au contraire, les officiers qui avaient servi sous l'Empire étaient très favorables aux équipages de ligne, car ils avaient éprouvé, avec les équipages de haut bord, tout le mérite de corps constitués à l'avance. Ils tombèrent malheureusement dans un excès fâcheux, celui de trop sacrifier aux exercices militaires. « Sous

l'Empire, dit le capitaine Leconte, on songeait à former des matelots; en 1826, 1827 et 1828, on ne pensa qu'à faire des soldats. Il semblait qu'un officier et un élève n'avaient plus aucun mérite s'ils ne savaient pas détailler l'école du soldat et de peloton. La plupart de nos officiers généraux mêmes qui, je crois, n'avaient jamais manié un fusil, s'engouèrent, sous le point de vue militaire, de la nouvelle institution. » Dans cette manie de jouer aux soldats, les vieilles appellations maritimes disparurent, un capitaine de vaisseau devint un colonel, et les termes usités par les troupiers firent leur apparition à bord. Ce goût du militarisme fit trouver bien peu martial le bonnet des marins. On le remplaça par un casque en feutre verni surmonté d'une chenille; en même temps on agrémenta leur costume de ceintures et de galons à carreaux noirs et rouges, dont la disposition quelque peu écossaise leur fit donner le surnom de « Robins des bois ».

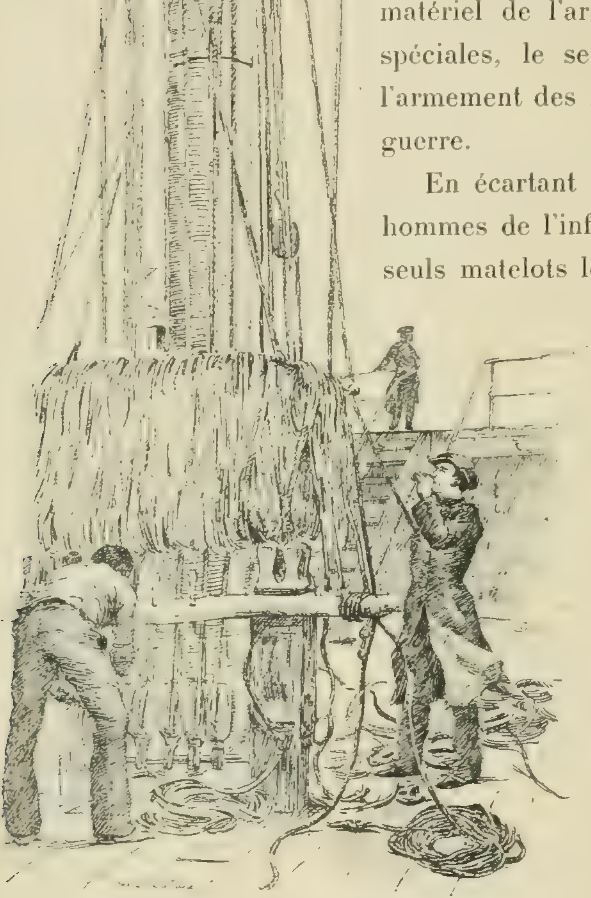


MARINS DES ÉQUIPAGES DE LIGNE (1822).

Cet engouement excessif pour les choses militaires dura peu. Il disparut presque aussi vite qu'il était venu. Les officiers qui désapprouvaient cette tendance et qui protestaient contre ces pratiques eurent bientôt gain de cause. Ils réussirent à remettre en faveur la véritable éducation nautique, et ils obtinrent de bons résultats avec les hommes fournis à la marine par la conscription. « Remplis d'intelligence et animés du meilleur esprit, dit un rapport officiel de 1830, les hommes du recrutement font des progrès rapides. Les commandants des bâtiments, juges naturels de leurs dispositions, annoncent que déjà l'on compte dans leurs rangs beaucoup de matelots capables. »

La constitution des équipages de ligne sur un pied militaire devait rendre inutile l'embarquement de tout détachement d'autre troupe. Aussi, en 1827, les deux régiments d'infanterie de marine furent-ils licenciés. Mais, lorsqu'on

arma pour Navarin, il n'y eut plus assez de marins à terre pour la garde des ports et l'on fut obligé d'avoir recours à l'armée de terre. L'expédition d'Alger ne laissa pas un matelot à la caserne. Il fallut rétablir, en 1831, deux régiments d'infanterie de marine, mais sans leur donner de service à bord des vaisseaux. Leurs seuls rôles consistaient à assurer la garde des ports et à fournir les garnisons des colonies. Quant à l'artillerie de marine, elle fut, dès 1822, exclue du service des vaisseaux, et les ordonnances successives ne lui donnèrent plus que la construction du matériel de l'artillerie dans les arsenaux et les usines spéciales, le service de l'artillerie dans les colonies, l'armement des forts et batteries avoisinant les ports de guerre.



LE MAITRE D'ÉQUIPAGE (1840).

En écartant définitivement de la flotte navigante les hommes de l'infanterie et de l'artillerie pour confier aux seuls matelots les divers services du bord, la Restauration constitua donc les équipages à peu près tels que nous les voyons aujourd'hui. Sous Louis-Philippe, en 1835, une ordonnance vint modifier le mode de levée des marins des Classes, en établissant les *levées permanentes*. Jusqu'alors, on peut se le rappeler, en vertu de la loi de l'an IV, les marins étaient divisés en quatre catégories, dont chacune ne devait marcher qu'autant que la catégorie précédente était épuisée. L'ordonnance nouvelle rangea indistinctement sous le même niveau tous les inscrits, hommes mariés, veufs ou célibataires. Le temps passé au service régla seul l'ordre des appels. En principe, tout homme âgé de vingt ans qui n'avait pas encore acquis de service à l'État ou qui n'avait accompli qu'un temps de service insuffisant, dut être dirigé sur un des cinq ports militaires, aussitôt qu'une circonstance quelconque le ramènerait à son quartier. Cette disposition témoignait du désir d'asseoir les charges de l'inscription maritime sur les bases les plus équitables; et c'est

encore à un même sentiment de justice qu'on dut alors la mesure qui ouvrait les rangs des officiers aux matelots devenus sous-officiers, en leur permettant, par un concours, d'être nommés au grade d'enseigne de vaisseau.

Sous Louis-Philippe, les matelots reçurent un chapeau rond, en feutre verni, dont les bords primitivement plats furent, dans la suite, relevés en forme de cuvette, et qui a été, jusqu'en 1870, la coiffure d'apparat de nos équipages, coiffure incommode, sans doute, mais moins anti-maritime que ce casque de dragon dont on avait naguère affublé les marins. Le reste du costume était le même que maintenant. On avait pris aux Anglais, vers 1830, l'usage des cols de chemise en toile bleue avec des lisérés blancs. Pendant l'hiver la tenue ordinaire était le pantalon sur une chemise bleue en laine, avec une ceinture de tricot rouge.

Les soldes furent établies comme il suit : les premiers maîtres 90 francs par mois, les seconds maîtres 69, les quartiers-maîtres 45, les matelots 36, 33 et 24. C'était en définitive le double de ce que l'État donnait aux marins avant 1789. Sur cette solde on opérait une retenue pour l'habillement.

Comme conséquence du système adopté vers la fin de la Restauration pour l'armement de notre flotte, les matelots devaient être à la fois marins, canonniers et soldats ; il fallut donc se préoccuper de développer l'instruction de ces trois côtés. On ne tarda pas à reconnaître qu'il y a avantage à ne pas trop demander à un seul et même individu et qu'on retire un grand bénéfice de la concentration des forces de l'esprit sur un seul sujet. On créa une école d'artillerie navale pour former des canonniers, ce qui consacra dans notre marine le principe des *spécialités*. Nous eûmes ainsi des artilleurs, c'est-à-dire les hommes qui, au cours des guerres d'autrefois, nous avaient le plus manqué. Dans son escadre, l'amiral Lalande n'eut garde de négliger les exercices de canonnage, « persuadé que le succès devait appartenir à celui qui manœuvrait le mieux ses canons. Sur les îles désertes de l'Archipel, il avait élevé des simulacres de vaisseaux en pierres sèches. Avec leurs larges raies de batterie peintes à la chaux, ces bâtiments simulés rappelaient les mannequins coiffés d'un turban et le yatagan à la ceinture dont se servait Souvarov pour habituer ses grenadiers à charger les Osmanlis à la baïonnette. L'amiral les donnait à détruire à ses canonniers, mais il leur promettait de les mettre bientôt aux prises avec des vaisseaux plus faciles à entamer. Ce fut lui qui introduisit la charge précipitée consistant à enfoncer à la fois la gargousse et le boulet. Il accoutuma nos matelots à faire voler leurs canons au sabord, leur répétant sans cesse qu'il fallait charger vite, mais pointer avec calme. » L'éducation maritime était aussi pous-

sée très loin et les équipages de cette dernière flotte à voiles étaient vraiment des équipages d'élite. Dans les appareillages quotidiens c'était merveille de voir les vaisseaux se couvrir de toile en un instant et courir leurs bordées dans les passes et les détroits, tous les uns derrière les autres, s'allongeant en ligne de file et semblant un gigantesque serpent déroulant ses anneaux. Et pendant la tempête, rien n'était plus imposant que de voir les vaisseaux se débarrasser de leurs voiles hautes sous l'effort de gabiers agiles et vigoureux, et manœuvrer avec autant d'aisance que dans un simple exercice....

Il convient de donner ici un souvenir à cette dernière période de la marine ancienne. Les beaux jours des flottes à voiles finissaient. La vapeur allait bientôt la détrôner. Certes, avant d'arriver aux navires sans mâture, on devait passer par ces navires mixtes où les gabiers, toujours agiles et audacieux, savaient encore grimper pendant une nuit sombre sur une vergue qui s'agite avec violence, serrer une voile que le givre a durcie comme une planche ou que le vent secoue et enroule autour de leurs corps ; mais déjà sur ces navires l'enthousiasme pour la voile diminuait ; on y délaissait l'art du manœuvrier; le temps n'était plus où les gabiers étaient les rois du bord.

III. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES

Les vaisseaux légués par l'Empire à la Restauration avaient été construits par des ingénieurs habiles, guidés par le constructeur hors ligne qui avait nom Sané. C'étaient d'excellents navires, qui naviguaient bien, qui avaient toutes les qualités requises, hormis une qui, sans être essentielle, a pourtant son prix : ils manquaient d'installations pratiques. Dans les longues luttes que nous venions d'entreprendre on se préoccupait peu de la question, on était pressé d'armer et on armait en toute hâte, sans s'arrêter aux menus détails. Les autres marines, en particulier celles des Américains et des Anglais, avaient eu plus de loisirs que nous pour étudier des perfectionnements, et leurs navires étaient mieux compris que les nôtres. L'amiral Jurien, se trouvant en 1820 sur rade de Mahon auprès de bâtiments de ces nations, les comparait au sien et s'écriait : « Que dire de celui qui portait mon pavillon ? Avec son lest en pierres, ses câbles de chanvre séchant dans les batteries ou pourrissant dans la cale, ses tonneaux de bois d'où l'eau ne sortait que corrompue, ses longs mâts de hune chancelant sous une voile démesurée, ses mâts de perroquet surmontés du mâtereau tremblant sur lequel se hissait la vergue de cacatois ; avec son pont coupé d'un gaillard à l'autre, son avant ouvert à la vague, sa poulaine au

niveau de la deuxième batterie, son monstre mythologique à cheval sur l'extrémité de la guibre, le *Centaure* ressemblait à un bateau de Joseph Vernet. »

Les officiers de notre marine se piquèrent d'amour propre pour que leurs navires égalassent ceux des étrangers, et eux-mêmes, secondant les constructeurs, apportèrent d'heureuses modifications aux bâtiments. L'arrimage des cales, la tenue du gréement, des systèmes de ris pour les voiles, des gréements en fil de fer furent successivement essayés et adoptés pour le plus grand profit de notre flotte de guerre.

Parmi les améliorations de détail introduites à cette époque, il faut citer comme les plus importantes l'adoption des caisses à eau en fer et l'invention des câbles-chaînes. C'est vers 1822 que ces deux innovations furent appliquées, et en peu de temps on en apprécia les avantages. Jusqu'alors, quand on relevait l'ancre, les câbles en chanvre rentraient mouillés dans la cale, où ils entretenaient une humidité préjudiciable à la conservation du navire et à l'hygiène de l'équipage. Avec des chaînes, rien de pareil n'était à craindre. Les caisses à eau en fer n'étaient pas moins utiles. Comme l'eau était alors le principal chargement des navires de guerre et qu'elle constituait la majeure partie de leur lest, il était nécessaire d'avoir une charge d'eau permanente pour maintenir la stabilité du corps flottant; il en résultait que chaque pièce était remplie d'eau de mer dès qu'elle était vide d'eau douce. Or l'eau de mer se corrompait rapidement et infectait tellement le bois, que l'eau douce qu'on y remettait devenait fétide en peu de jours. Avec des caisses à parois de fer, cette pourriture n'était plus à redouter, et la santé des marins devait largement en bénéficier.

A mentionner encore, parmi les changements apportés aux constructions, celui qui consistait à suspendre les embarcations sur des arcs-boutants extérieurs : on gagnait ainsi plus de place pour la manœuvre des canons des gaillards.

Toutes ces améliorations, soit qu'elles vinssent de l'étranger, soit qu'elles fussent le fruit des efforts de nos marins ou de nos ingénieurs, amenèrent nos dernières flottes à voiles à un rare degré de puissance. Si l'instruction et l'entraînement du personnel naviguant ne laissaient alors presque rien à désirer, les vaisseaux, eux aussi, étaient bien près de toucher à la perfection. Au moment où elle allait pour jamais disparaître, cette belle marine à voiles n'avait plus rien à gagner : formes des carènes, qualités nautiques, emménagements, gréement, elle avait tout étudié à fond et tout établi d'après des principes éprouvés. C'est là sans doute la cause des amers regrets que sa disparition fit naître chez ceux qui l'avaient pratiquée et qui avaient suivi avec orgueil ses incessants progrès.

Une ordonnance du 1er février 1837 confirma l'établissement de la flotte à

40 vaisseaux et 50 frégates, mais décida que, sur cet effectif, 20 vaisseaux et 25 frégates resteraient sur les chantiers au lieu d'être à flot. On s'éleva beaucoup contre cette décision, qui en réalité ne donnait à la France que 20 vaisseaux et 25 frégates pour la première année d'une guerre maritime. On en fit l'expérience en 1840, quand des circonstances déterminèrent à renforcer la flotte : il fallut près de huit mois pour compléter l'armement jugé nécessaire.



FRÉGATE SOUS PETITE VOILURE.

Voici quelques données numériques qui intéresseront sans doute les amateurs des choses passées. Le plus puissant des derniers vaisseaux à voiles, la *Ville de Paris*, de 120 canons, avait 69^{m},19 de longueur, 16^{m},96 de largeur et 15 mètres de creux de la quille aux gaillards; son déplacement en charge était

de 5095 tonneaux. La dimension qui nous étonne le plus est la hauteur de son grand mât qui atteignait plus de 60 mètres. Quand toutes ses voiles étaient déployées, il offrait au vent 3472 mètres carrés de toile, et avec les bonnettes, voiles supplémentaires que l'on dispose lorsque la brise souffle de l'arrière, il présentait 4638 mètres carrés. Sa vitesse alors arrivait à 12 nœuds. Sous le rapport de la vitesse, les frégates étaient les mieux partagées; du reste c'étaient les plus petits navires qui avaient relativement la plus grande voilure.

ARRIÈRE DE GABARE.

Les navires à voiles restaient de longues années sur les chantiers. On en jugera par l'exemple du *Bayard*, vaisseau de 90, commencé en 1823 et qui n'était pas achevé en 1849, ou par celui du *Louis XIV*, qui demeura trente-trois ans sur sa cale de construction. La membrure de bois avait ainsi le temps de sécher. Comme les bâtiments d'alors appartenaient tous à des types immuables, leur armement était d'ailleurs facile et rapide.

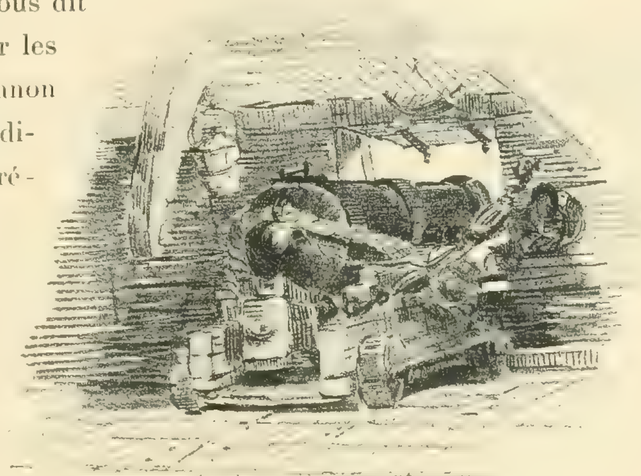
Le prix de revient des différents navires est intéressant à noter, pour le comparer au prix des nouveaux bâtiments qui vont les remplacer bientôt. En comprenant la coque, l'armement et l'artillerie, le vaisseau de premier rang coûtait 2 560 000 francs, celui de deuxième rang 2 300 000, de troisième rang 2 050 000, de quatrième rang 1 700 000 ; les frégates des trois rangs coûtaient respectivement 1 351 000, 1 150 000 et 851 000 francs ; la corvette de première classe 466 000 et le brick de vingt canons 318 000.

Les ouvriers travaillant à la journée dans les ports touchaient alors de 1 franc à 1 fr. 60 par jour. Dans quelques ateliers on était payé à la tâche et les salaires atteignaient 2 francs à 2 fr. 20 par jour. Le nombre des ouvriers des arsenaux était en 1840 de 15 000. On se préoccupait beaucoup alors d'instituer des compagnies d'ouvriers militaires pour remplacer les ouvriers de l'inscription maritime qui, comme sous l'ancien régime, étaient levés pour venir travailler dans les ports. Napoléon avait deviné les avantages qu'offrirait une semblable organisation et les chantiers d'Anvers prouvèrent qu'il avait bien jugé. Mais plus tard on crut voir que cette institution entraînerait des modifications dans le système organique des ports et il n'y eut de repos pour les partisans des anciens usages qu'après qu'on eut fait disparaître jusqu'aux traces de ces compagnies, qui venaient de rendre des services signalés dans les campagnes du Nord. Ce fut même là un des prétextes qu'on donna de leur suppression. Napoléon en avait abusé en les faisant servir dans ses armées de terre : il fallait donc empêcher qu'on pût jamais retomber dans le même excès !

L'idée de former des ouvriers en compagnies militaires fut bientôt abandonnée. A la fin du règne de Louis-Philippe, les hommes exerçant sur les côtes les métiers de calfats, perceurs, charpentiers, voiliers, cessèrent d'être considérés comme relevant de l'inscription maritime. Le bénéfice de l'immatriculation ne s'étendit plus qu'aux seuls marins naviguant ; les ouvriers des professions maritimes ne furent donc plus levés, comme naguère, pour être envoyés dans les ateliers des ports ; les ouvriers des arsenaux furent tous des ouvriers bénévoles, soldés à la journée et retraités après vingt-cinq ans de services. On en fit des fonctionnaires et plus tard des électeurs.

La tenue des navires avait beaucoup laissé à désirer pendant les guerres de la Révolution, et les marins de l'Empire n'avaient guère réagi contre des pratiques fâcheuses. Leur souci de l'élégance s'était trahi seulement par l'emploi du vert, pour remplacer la teinte rouge qui recouvrait jusqu'alors tous les accessoires de coque. Le vert céda lui-même la place au blanc, du temps de Louis-Philippe. Sous la Restauration l'armement était mesquin et fait avec une

parcimonie qui mettait obstacle au bel arrangement d'un vaisseau. La peinture, par exemple, n'était pas accordée en quantité suffisante pour entretenir la coque, et les couleurs étaient mauvaises et d'une préparation détestable. Lorsqu'après le retour de la paix nos navires envoyés dans les stations navales rencontrèrent des navires étrangers, ils furent péniblement frappés de se voir si mal partagés. Le budget de la marine était tellement pauvre qu'il ne fallait pas songer à introduire plus de largesse dans les allocations réglementaires! Qu'inventèrent les capitaines pour se procurer de la peinture? Des échanges avec de la poudre à canon. On enlevait un peu de poudre à chaque gargousse et on la cédait au marchand de peinture contre un peu de couleur. « On faisait aussi, nous dit le capitaine Leconte, figurer sur les consommations les coups de canon de diane et de retraite, soi-disant tirés dans les relâches fréquentes.... Quand, dans le Levant, on arrêtait un pirate grec, on s'emparait de ses agrès, le tout était vendu ou échangé à Smyrne; chaque bâtiment formait une petite masse d'argent qui était utilisée pour le bord. » Le goût de la correction et de l'élégance fut porté si loin qu'on usait de tous les moyens pour se procurer des fonds d'entretien : « On échangeait de la viande salée contre du bœuf frais et du biscuit contre du pain; cela se faisait sur une assez grande échelle, pour que la petite flotte autrichienne s'approvisionnât en grande partie dans les magasins de notre fournisseur. »


UN CANON DE 30 A SON SABORD.

Lorsque M. de Rigny, qui avait commandé dans le Levant, arriva au ministère, il s'occupa d'épargner aux capitaines les difficultés et les entraves d'un budget mesquin, mal réglé et mal réparti; il fit la part raisonnable de la flotte armée et il donna aux navires ce qui était nécessaire à leur entretien. Depuis lors, nos bâtiments ne l'ont cédé sous ce rapport à aucune flotte étrangère. La finesse de leurs lignes était proverbiale dans toutes les marines du monde, et jusque dans les gabares, un peu massives de forme, on pouvait retrouver la recherche d'une certaine élégance.

Les désarmements de 1815 avaient jeté dans les magasins d'artillerie une énorme quantité de bouches à feu et de munitions que, par économie, on chercha à utiliser le plus longtemps possible. Dans les premières années de la Restauration, l'économie était, et pour cause, à l'ordre du jour. Aussi, quand le général Paixhans revint à la charge pour faire triompher les réformes qu'il avait vainement soumises à Napoléon sur l'artillerie navale, il échoua encore. De guerre lasse, il sollicita, en 1822, l'autorisation de publier ses idées; il rédigea et fit imprimer un ouvrage qu'il intitula *Nouvelle Force maritime*. Il compléta son travail par le tracé de trois bouches à feu en fonte de fer ayant les calibres de 48, 80 et 150, c'est-à-dire des calibres tels que les boulets pleins auraient pesé respectivement 48, 80 et 150 livres; en diamètre, ces calibres étaient de 18, 21 et 27 centimètres. Le général Paixhans leur faisait lancer des projectiles creux et leur donnait le nom de *canons-obusiers*. Son livre produisit une grande sensation tant en France qu'à l'étranger et le ministre ne put se refuser à faire procéder à des expériences. Elles furent décisives. Néanmoins les nouveaux canons à la Paixhans n'entrèrent définitivement dans l'armement courant des navires qu'après leur adoption par quelques grandes puissances maritimes. Ils n'en sortirent plus que pour céder la place aux canons rayés; mais, à côté de ceux-ci, on garda toujours un certain nombre de canons lançant des boulets pleins. L'emploi de la hausse, du coin de mire, du percuteur à marteau et des étoupilles fulminantes qui supprimaient l'antique boute-feu, l'introduction simultanée de la gargousse et du projectile dans le canon rendirent le tir de l'artillerie des vaisseaux plus juste et en même temps plus rapide.

IV. — LES GUERRES

Louis XVIII ayant voulu, en 1823, rétablir son parent Ferdinand VII sur le trône d'Espagne, on fut obligé d'avoir recours à la flotte pour bombarder Cadix. Malheureusement on songea fort tard à prévenir la marine de l'appui qu'on attendait d'elle, si bien que quand nos troupes franchirent la Bidassoa, il y avait un seul vaisseau disponible. On l'envoya devant Cadix, puis, en surmontant beaucoup de difficultés, on parvint à faire rallier ce vaisseau par 31 bâtiments, dont 3 vaisseaux et 11 frégates. L'amiral Duperré, qui les commandait, y ajouta une nombreuse flottille de bombardes, préparées par ses soins dans le Guadalquivir, et avec lesquelles il exécuta le bombardement qui fit ouvrir Cadix à nos troupes et rendre le roi d'Espagne à la liberté.

Sous le règne de Charles X, une guerre fut entreprise de concert avec

l'Angleterre et la Russie, dans le but d'affranchir les Grecs du joug sanglant de la Turquie. Une flotte combinée, dans laquelle l'amiral de Rigny commandait nos navires, rencontra le 20 octobre 1827, au mouillage de Navarin, l'armée turco-égyptienne, forte de 120 bâtiments de guerre ou de transport. Le combat fut atroce et la déroute des Ottomans complète. En moins de trois heures une centaine de leurs bâtiments furent détruits par le feu supérieur des alliés; le reste se jeta à la côte et fut incendié par les Turcs, qui perdirent plus de 6000 hommes. Le carnage fut grand. Victor Hugo a chanté cette sanglante victoire dans de belles strophes de ses *Orientales* :

La bataille enfin s'allume.
Tout à la fois tonne et fume.
La mort vole où nous frappons.
Là, tout brûle pêle-mêle.
Ici, court le brûlot frêle,
Qui jette aux mâts ses crampons,
Et, comme un chacal dévore
L'éléphant qui lutte encore,
Ronge un navire à trois ponts....

O spectacle! Tandis que l'Afrique grondante
Bat nos puissants vaisseaux de sa flotte imprudente,
Qu'elle épuise à leurs flancs sa rage et ses efforts,
Chacun d'eux, géant fier, sur ces hordes bruyantes,
Ouvrant à temps égaux ses gueules foudroyantes,
Vomit tranquillement la mort de tous ses bords.

Tout s'embrase. Voyez! l'eau de cendre est semée,
Le vent aux mâts en flamme arrache la fumée,
Le feu sur les tillacs s'abat en ponts mouvants.
Déjà brûlent les nefs ; déjà, sourde et profonde,
La flamme en leurs flancs noirs ouvre un passage à l'onde....

Un an après cette journée célèbre, la Grèce fut délivrée par une armée aux ordres du général Maison, que secondèrent partout et fort à propos les vaisseaux français. C'est au cours de cette guerre qu'eut lieu le beau trait d'héroïsme de l'enseigne Bisson qui, plutôt que de rendre à deux corsaires turcs le brick *Panayoty* qu'il commandait, se fit sauter avec son navire.

En 1830, à la suite de difficultés sans cesse renaissantes avec le dey d'Alger et de l'insulte faite par ce souverain au consul de France, une expédition fut résolue contre la Régence, en dépit des représentations jalouses de l'Angleterre et contre l'avis de bon nombre d'officiers de marine, qui jugeaient impraticable le débarquement d'un corps d'armée sur la côte algérienne. Le ministre M. d'Hausez, avec une résolution dont il faut le louer, rejeta ces timides conseils.

Le vice-amiral Duperré reçut le commandement de la flotte, composée de 103 bâtiments de guerre, auxquels devaient se joindre 469 bâtiments de commerce destinés à porter le corps de débarquement, fort de 38000 hommes et de 4500 chevaux, sous les ordres du général de Bourmont, ministre de la guerre. Le départ de cette immense flotte eut lieu le 25 mai. Retenue quelque temps par les vents contraires dans la baie de Palma, aux Baléares, la flotte mouilla le 12 juin dans la baie de Sidi-Ferruch, où le débarquement s'opéra. Le 5 juillet, Alger se rendit; puis, successivement, d'autres villes du littoral tombèrent en notre pouvoir. La conquête de l'Algérie, cette France d'outre-mer, était commencée, et, du même coup, la Méditerranée était à jamais purgée des pirates qui l'infestaient depuis des siècles.



EN ROUTE POUR ALGER EN 1830.

Le gouvernement de Louis-Philippe envoya, en 1831, sur les côtes du Portugal, une escadre de six vaisseaux et quatre frégates pour réduire le roi dom Miguel à

des sentiments plus tendres à l'égard de nos nationaux. Par une manœuvre aussi habile que hardie, l'amiral Roussin força l'entrée du Tage, réputée infranchissable, et alla s'embosser devant le palais du roi, en menaçant de bombarder Lisbonne. Une division portugaise, à l'ancre devant la ville, amena son pavillon dès les premières bordées qui lui furent envoyées. On voulut faire traîner les négociations en longueur; l'amiral les précipita par sa fermeté, et, le 14 juillet 1831, il obtint complète satisfaction.

Ce fut la plus brillante et la plus importante des nombreuses expéditions maritimes entreprises sous le règne de Louis-Philippe. La seconde en date est une démonstration dirigée sur Ancône en 1832, suivie bientôt d'opérations à Bougie sur la côte algérienne; puis vint, en 1838, l'envoi au Mexique d'une escadre aux ordres du contre-amiral Baudin pour venger certaines violences commises sur des Français. La forteresse de Saint-Jean d'Ulloa tomba d'abord entre nos mains; poussant ensuite sur la Vera Cruz, l'amiral y jeta ses troupes de débarquement, qui prirent la place d'assaut, dignement conduites au feu par leurs chefs, les commandants Laîné, Le Ray, Parseval-Deschênes, Turpin et Joinville.

L'année 1840 vit une expédition dans la République Argentine, menée à bonne fin par le vice-amiral de Mackau. C'était la continuation des succès lointains pour nos flottes. L'Angleterre en prit ombrage; elle nous devança en Nouvelle-Zélande où nous comptions nous établir, s'empara d'Aden et forma une coalition contre la France, que le traité de Londres (15 juillet 1840) mit en dehors du concert européen. Cet affront méritait une vengeance éclatante. M. Thiers, alors premier ministre, fit des préparatifs de guerre; mais le roi voulait garder une politique de paix. M. Guizot remplaça M. Thiers. Une flotte anglaise bombarda Beyrout et Saint-Jean-d'Acre, soumit Mehemet-Ali, notre fidèle allié. Loin de voler à son secours, nous fîmes rentrer à Toulon cette belle escadre de l'amiral Lalande, si frémissante du désir de combattre, si capable de le faire avec honneur. L'heure des résolutions viriles n'avait pas sonné.

Comme l'orgueil du pays avait été profondément blessé par ces événements, on donna l'ordre à l'amiral Du Petit-Thouars d'aller occuper les Marquises et les îles de la Société, minime compensation que les Anglais rendirent même incomplète, en ne nous laissant fonder qu'un protectorat et non une colonie réelle. En 1844, le sultan du Maroc s'étant laissé entraîner à prendre fait et cause pour notre grand ennemi Abd-el-Kader, une escadre commandée par le contre-amiral de Joinville partit de Toulon pour Tanger, qu'elle canonna vigoureusement, se dirigea de là sur Mogador, dont elle ne fit qu'un amas de ruines. Vers

la fin du règne, en 1847, les hostilités recommencèrent avec la République Argentine : il fallut envoyer contre elle une division qui, remontant dans la Plata et le Parana, força les batteries et le barrage d'Obligado, où le futur amiral Tréhouart déploya des prodiges d'audace et de courage.

A cette liste d'expéditions guerrières il convient d'ajouter le voyage accompli à Sainte-Hélène en 1840 par le prince de Joinville, pour aller chercher les restes mortels de Napoléon. Comme il les ramenait en France, les bruits de guerre parvinrent jusqu'à lui, et il déclara à ses officiers qu'il périrait avec sa frégate plutôt que de rendre la dépouille glorieuse qu'il avait l'honneur de ramener. La guerre, on vient de le voir, ne fut pas déclarée, la *Belle-Poule* acheva sa mission sans encombre, et Napoléon, suivant le vœu qu'il avait formé, put reposer en paix « sur les bords de la Seine, au milieu de ce peuple français qu'il avait tant aimé ».





UN DES PREMIERS AVISOS A ROUES.

CHAPITRE IX

LES DÉBUTS DE LA MARINE A VAPEUR

I. — LES NAVIRES A ROUES

FULTON.

Lorsqu'en 1804 Fulton vit que décidément Napoléon ne voulait adopter ni ses torpilles ni ses bateaux à vapeur, il alla proposer ses inventions en Angleterre, où il ne fut pas plus heureux, ce qui le décida à revenir aux États-Unis. Là enfin il reçut bon accueil. C'est donc dans ce pays que parut le premier navire à vapeur, non plus simple navire d'expérience, mais véritable paquebot portant passagers et marchandises. Il se nommait le *Clermont* (1807). Il avait trente mètres de long, cinq de large et était actionné par deux roues à palettes, placées sur les côtés. Fulton construisit successivement plusieurs autres navires et proposa même, en 1812, pendant la guerre entre les États-Unis et l'Angleterre, un bâtiment de combat.

Cinq ans après le lancement du *Clermont*, la navigation à vapeur fit son apparition en Écosse. Quant à la France, trop occupée par les grandes guerres de l'Empire, elle ne donna quelque attention aux nouvelles tentatives du marquis de Jouffroy qu'en 1816, au retour des Bourbons. Une compagnie se forma alors pour l'achat d'un vapeur en Angleterre. Quand ce vapeur, qui reçut le nom d'*Élise*, fit son entrée au Havre, les marins demeurèrent stupéfaits, ils ne croyaient pas que de semblables navires pussent tenir la mer, et, de fait, jusqu'alors on ne les avait fait naviguer que sur des rivières. Le 20 mars 1816, l'*Élise* arrivait à Paris et s'amarrait triomphalement au pont d'Iéna. Le triomphe fut de courte durée. Les passagers n'affluèrent pas sur le nouveau bâtiment, et l'entreprise périclita à tel point que l'*Élise* dut être revendue à des Anglais. D'autres tentatives furent faites en 1818 et 1822, mais ce n'est que plus tard que la navigation à vapeur s'acclimata réellement chez nous.

Le département de la marine se préoccupa vers 1820 de l'application de la vapeur à la flotte de guerre. Un ingénieur des constructions navales, M. Marestier, fut chargé d'une mission en Amérique. Il rapporta les éléments de deux vapeurs, le *Coureur* et la *Caroline*, qui réussirent assez pour que l'on résolût de faire entrer désormais dans la flotte militaire des navires à roues, dont le rôle était ainsi défini : « Les bateaux à vapeur peuvent, en temps de guerre comme en temps de paix, remorquer les bâtiments qu'on voudra faire sortir d'une rade ou y faire rentrer par des vents et la marée contraires, remonter une rivière, passer une barre, élever un navire à la côte, faire le service entre les petits ports, porter des approvisionnements. » On les réduisait donc alors au simple rôle de remorqueurs, et l'on ne semblait pas supposer qu'ils pussent avoir un plus grand rayon d'action.

Quelques années plus tard, en 1827, cette conception première s'étant développée, on vit pour la première fois figurer au budget un projet de bâtiments à vapeur aptes au remorquage, mais plus grands que les remorqueurs jusque-là construits, afin de pouvoir être armés d'une artillerie convenable. On fit donc étudier dans quel sens il fallait modifier les formes de nos corvettes ou avisos pour les rendre propres à recevoir une machine.

C'est d'après ce programme que fut construit le premier navire à vapeur méritant le nom de navire de guerre, le *Sphinx*, de la force de 160 chevaux. Il avait les dimensions d'une ancienne corvette et portait à l'avant et à l'arrière un fort canon-obusier, avec quelques caronades sur les côtés. Sa coque affectait la forme d'un violon, afin de ne pas trop accroître la largeur du navire à l'endroit des *tambours*, ainsi qu'on appelait ces revêtements circulaires qui recouvraient

les roues. Sa machine était à basse pression et avait été achetée 275 726 francs à une usine anglaise, car nous ne possédions encore aucun atelier susceptible de construire un appareil aussi puissant.

Lorsque le *Sphinx* parut en 1829, il marquait un progrès, et un progrès très réel, qui laissait bien loin en arrière tout ce qu'on avait produit jusque-là. Aussi pendant dix ans il demeura un type privilégié que l'on reproduisit fidèlement, mais souvent avec moins de bonheur. Ces navires reçurent le nom de *160*, qui indiquait leur force en chevaux. Tous nos *160* ne furent donc que des copies du *Sphinx*. Leur vitesse était de 7 à 8 nœuds.

Ces *160* eurent, plus tôt qu'on ne pensait, l'occasion de prouver leur valeur dans une expédition de guerre. Sept prirent part à l'expédition d'Alger ; leurs noms méritent d'être conservés : *Sphinx*, *Pélican*, *Souffleur*, *Nageur*, *Coureur*, *Rapide*, *Ville du Havre*. Le choix du lieu de débarquement de l'armée navale de l'amiral Duperré fut facilité par ces navires ; eux-mêmes prirent part à l'action et rendirent de précieux services, qui étonnèrent plus d'un marin. Le gouvernement eut besoin certain jour de connaître ce qui se passait dans la flotte qui bloquait les ports de la Régence : un bâtiment à vapeur y fut envoyé, et quand, cinq jours après, le bâtiment reparut à Toulon, on crut d'abord qu'une avarie l'avait empêché de suivre sa route ; mais ce fut pour tout le monde un grand sujet de surprise d'apprendre qu'il rapportait une réponse aux dépêches dont il avait été porteur.

On eut dès lors le pressentiment de ce que pourrait être dans l'avenir l'emploi de la vapeur. Le *Sphinx* légitima l'espoir qu'on avait fondé sur lui en remorquant, en 1833, d'Alexandrie à Toulon, puis de Toulon jusqu'au Havre, l'allège le *Luxor* chargée de l'obélisque qui décore aujourd'hui la place de la Concorde, à Paris.

En 1832, le gouvernement résolut d'établir des communications périodiques entre la France et Alger, ce furent les *160* qui firent ce service. On porta leur nombre à quatorze, dont huit étaient affectés uniquement à ce va-et-vient entre la métropole et notre nouvelle possession.

Les succès des *160* enhardirent nos constructeurs, et dès cette époque on chercha à créer des types plus grands que le *Sphinx*. Assimilant celui-ci à un brick parce qu'il portait deux mâts, on voulut avoir des corvettes à vapeur, puis des frégates. Les premières corvettes eurent des machines de 220 chevaux. Quelques-unes, comme le *Véloce*, le *Pluton*, l'*Archimède*, étaient de bons navires marchant neuf nœuds ; d'autres, comme le *Caméléon*, le *Gassendi*, le *Lavoisier*, se montrèrent bien défectueux et occasionnaient de coûteuses réparations.

Les frégates reçurent des machines de 450 chevaux, elles pouvaient filer dix nœuds et portaient assez de charbon pour faire la traversée de l'Atlantique sans le secours de leurs voiles, d'où leur nom de frégates transatlantiques. Elles avaient un armement de 22 canons. Les trois premières furent le *Gomer*, l'*Asmodée* et l'*Infernal* dont les qualités étaient médiocres. Néanmoins, au point de vue de la construction, les frégates à vapeur étaient en progrès sur les navires précédents. La forme en violon des œuvres mortes fut complètement abandonnée, pour le grand profit de la solidité longitudinale. Les machines, toutes faites en France, prouvèrent que nos ateliers entraient dans la bonne voie.



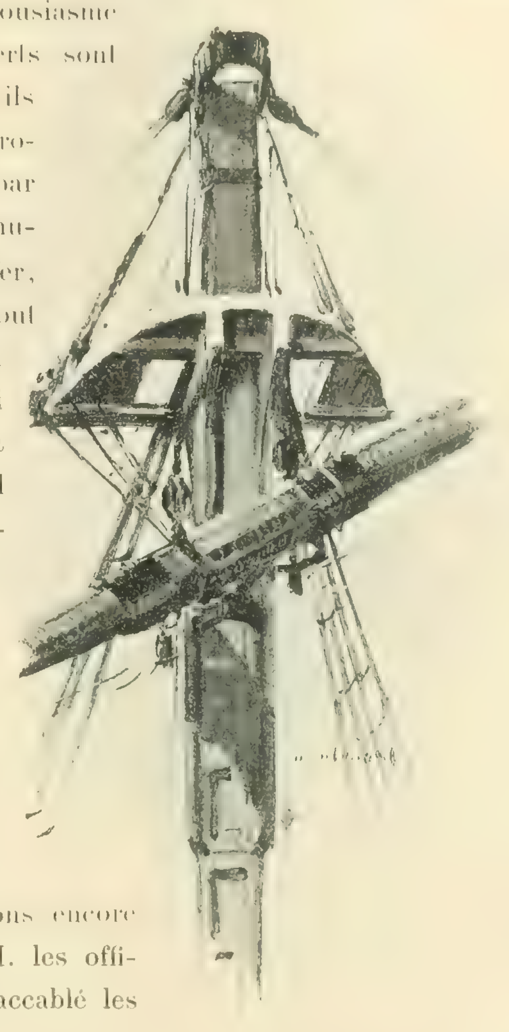
LE « GOMER ».

Les événements politiques de 1840 qui faillirent engager la France dans une guerre contre les quatre grandes puissances coalisées firent donner un grand développement à ce type de navires. On porta leur machine à 540 chevaux sur le *Vauban* et le *Descartes* ou même à 650 sur le *Mogador*. En 1844 nous avions 43 navires à vapeur à flot et 18 en construction, auxquels il faut ajouter 42 paquebots ou navires postaux, car l'État se chargeait alors de la communication rapide entre la métropole et les possessions d'outre-mer.

L'adoption de la machine exerça une influence directe sur les dimensions principales des coques, en produisant l'allongement des navires à vapeur et leur rétrécissement : une frégate à voiles de premier rang avait cinquante et

quelques mètres de long sur quatorze ou quinze de large, tandis qu'une frégate à vapeur avait soixante-dix de long sur douze de large.

Personne ne sera surpris d'apprendre que l'avènement de la marine à vapeur n'a pas été accueilli avec un enthousiasme général. Les esprits les plus ouverts sont souvent rebelles à toute idée neuve, ils traitent volontiers de chimères les projets des novateurs. Qui ne sait par exemple que M. Thiers qualifia d'amusette l'invention des chemins de fer, déclarant qu'une voie ferrée serait tout au plus bonne pour aller de Paris à Saint-Germain! La marine eut aussi ses détracteurs du moteur nouveau et parmi eux, qui le croirait? l'amiral Jurien de la Gravière, dont la clairvoyance en marine fut si souvent prophétique. Lorsqu'en 1838 un des *160*, le *Phare*, parut dans le Levant, les officiers de l'escadre portèrent sur lui un jugement bref et péremptoire qui n'était qu'une condamnation : « On ne fera jamais rien de ces navires-là », disaient-ils, et l'amiral ajoute : « Nous avions encore pour la vapeur les dédains dont MM. les officiers des galères avaient longtemps accablé les vaisseaux du roi ». Les vieux officiers surtout, ceux dont la carrière, sur le point de finir, avait été tout entière charmée par les manœuvres de voiles, demeuraient férocement intraitables devant les navires nouveaux. Quand la mer était grosse et la brise fraîche, quand leur vaisseau pouvait faire bonne route avec ses voiles et qu'au contraire le pauvre *160* avait de la peine à lutter contre les vagues et le vent, le dédain des officiers se changeait en pitié, leur pitié en moqueries. Ils riaient à gorges chaudes des efforts du petit vapeur qui « essayait de les suivre, essoufflé, roulant, tanguant, couvert de fumée et de voiles » ; et plus d'un, en quittant un commandement, tenait à



LA HUNE ET LE BAS MAT.

honneur de pouvoir dire qu « 'il n'avait pas à *se reprocher* une heure de remorque à la vapeur, afin de prouver à tous qu'il avait eu du moins le courage de ses répugnances ». Ces vieux marins à voiles ne prononçaient pas d'ailleurs le mot de navires à roues ou de navires à vapeur, mais celui de *charbonniers*, et ce vocable méprisant s'appliquait aussi aux officiers assez abandonnés du ciel pour être contraints de naviguer sur de semblables bâtiments ! La saleté inhérente à l'emploi du charbon, de l'huile et des matières grasses était un de leurs gros griefs ; ils songeaient avec effroi que la blancheur immaculée des ponts, la propreté méticuleuse du bord pourraient un jour disparaître sous les taches noirâtres de la houille et ils repoussaient énergiquement loin d'eux cette vision désespérante ; ils devinaient que l'heure viendrait où les pannes et les virements de bord ne constitueraient plus seuls les bases du savoir des marins. « Il y eut donc chez les officiers anciens, chez les chefs haut gradés, unanimité de sentiments pour protester contre cette révolution qui venait brutalement bouleverser une science consacrée par des siècles d'existence et dépouiller le métier de l'homme de mer de ce qui en faisait la sereine beauté. » (A. Bocher.)

Cette répulsion instinctive pour le nouveau mode de navigation fut, en partie, cause des lenteurs qu'il mit à se développer. On s'accordait généralement à reconnaître la commodité de la vapeur pour l'échange des communications et des renseignements, pour ce qu'on appelle le service des éclaireurs, mais on n'entrevoyait point encore la possibilité d'appliquer directement la vapeur à la flotte de combat. Par bonheur il se trouva un chef que sa naissance avait appelé très jeune à de hautes fonctions et qui, sans être pénétré de fétichisme pour l'ancienne marine, suivait avec ardeur les premiers pas de la marine nouvelle.

Dès 1844, dans une *Note* publiée sous le voile de l'anonyme, le prince de Joinville entreprit d'arracher l'administration de la marine à ses trop longues tergiversations. Il le fit avec une liberté de langage que son rang lui permettait et une hauteur de vues que tout le monde pouvait lui envier : « Nous nous croisons les bras, s'écriait-il, l'Angleterre agit ; nous discutons des théories, elle poursuit des applications. Elle se crée avec activité une force à vapeur redoutable et réduit le nombre de ses vaisseaux à voiles, dont elle a reconnu l'impuissance.... Il est triste de le dire, mais on s'est endormi et l'on a endormi le pays avec des paroles flatteuses et des chiffres erronés ; on s'est persuadé, et l'on a réussi à lui persuader qu'il possédait une marine à vapeur forte et respectable. Erreur déplorable, source d'une confiance plus déplorable encore!...

Il est clair que le rôle des vaisseaux ne peut plus être désormais de former le corps même de notre puissance navale; l'emploi des navires à vapeur les réduit forcément à la destination subalterne de l'artillerie de siège dans une armée de terre. On les emmènera à la suite des escadres à vapeur, alors que l'expédition aura un but déterminé, alors qu'on aura à agir contre un fort, une ville maritime. Hors de là, on ne leur demandera point des services qu'ils ne peuvent, qu'ils ne doivent plus rendre, et l'on se gardera de persévérer par un respect exagéré pour d'anciennes traditions dans une voie dangereuse, au bout de laquelle il pourrait y avoir quelque jour un compte bien sérieux à rendre à la France désabusée.... »

Cet éloquent réquisitoire produisit son effet. On se décida à faire un effort pour notre flotte de combat. L'idée de la remorque des lourds vaisseaux à voiles avait germé; on voyait d'ailleurs les escadres étrangères, grâce à cette précieuse assistance, marcher si vite qu'elles nous devançaient partout. Il fallait aviser sans retard. Une frégate à vapeur fut attachée à chaque vaisseau à voiles dans notre escadre de la Méditerranée. Et quelque temps après, malgré de fraîches brises contraires, on vit cette armée navale parcourir en trente-six heures la distance de Spezia à Toulon, que, sans le secours des remorqueurs, elle n'eût pu franchir en moins d'une semaine. Mais l'opération de prendre ou de quitter la remorque était souvent difficile à exécuter à la mer : le vent, la houle, les vagues gênaient la manœuvre, et pouvaient la compromettre. Insensiblement on en venait à penser qu'il serait peut-être plus commode de se remorquer soi-même. De là au navire de combat à vapeur il n'y avait qu'un pas. On allait bientôt le franchir.

Pour légitimer leur dédain des idées nouvelles et leur mépris du moteur nouveau, les amis de la routine ne manquaient pas de faire valoir l'élévation des dépenses causées par la vapeur. Les machines et les chaudières atteignaient de hauts prix d'achat, elles coûtaient beaucoup comme entretien et comme réparations, et, dans l'état d'infériorité de leurs débuts, elles consommaient quatre kilogrammes de charbon par cheval et par heure pour des vitesses de 7 à 8 nœuds (tandis qu'à présent on consomme moins d'un kilogramme pour des vitesses doubles). Ces contempteurs du progrès, *laudatores temporis acti*, opposaient d'autres arguments plus valables encore, tirés des défauts des organes mêmes des nouveaux navires. Ils disaient que les roues, ayant de grandes dimensions, étaient de construction délicate, peu défendues contre le choc des lames ou contre les abordages, et admirablement placées pour servir de cibles aux projectiles. Ils critiquaient l'obligation où l'on était, de mettre une grande partie de la machine et l'arbre moteur au-dessus de la flottaison, c'est-à-dire sans protection

contre le tir des canons. Enfin ils faisaient remarquer qu'une faible partie des pales plongeant seule dans l'eau, le fonctionnement de la machine était influencé par les variations de l'immersion du navire; que dans les mouvements de roulis, une roue plongeait trop, tandis que l'autre était trop émergée, au détriment de la marche et de la vitesse.

Tous ces défauts étaient si évidents qu'ils ne pouvaient avoir échappé aux partisans de la marine nouvelle. Ceux-ci savaient comme les autres quel était le fort et le faible des navires à roues. Mais, depuis quelques années déjà, ils n'avaient cure des critiques qu'on leur adressait. Ils fondaient le plus brillant espoir sur un moteur complètement immergé dont l'invention était récente,

FRÉGATE A ROUES REMORQUANT UN VOILIER.

et qui, sous le nom d'hélice, devait être la plus heureuse application de la vis d'Archimède.

II. — LES NAVIRES A HÉLICE

En 1803, un Français nommé Dallery, facteur d'orgues de son état, avait imaginé d'appliquer l'hélice à la navigation, en même temps que la chaudière tubulaire; faute de ressources suffisantes, il ne put mener jusqu'au bout ses expériences. L'Américain John Stevens s'empara de son idée sans réussir davan-

tage. En 1823, un autre Français, le capitaine du génie Delisle, proposa encore, sans succès, une vis évidée, qui prit faveur en 1831, sous le nom de l'Américain John Ericsson.

En 1832, un constructeur de Boulogne, du nom de Sauvage, fit une étude sérieuse de l'hélice, trouva *le premier* dans quelles conditions elle pouvait être utilement employée et prit un brevet à ce sujet. Malheureusement il subit le sort de bien des inventeurs : à chercher un problème si compliqué, ses éco-



LE « CORSE ».

nomies s'épuisèrent, et ses premiers travaux restèrent à l'état d'infructueuses tentatives, faute d'avoir pu aboutir à une solution pratique. Sur ces entrefaites, en 1836, l'Anglais Thomas Smith prit à son tour un brevet, et, aidé par un banquier clairvoyant, il put adapter son hélice à un bâtiment qui fut lancé en 1839. Si l'infortuné Sauvage avait rencontré chez nous, dès le début de ses recherches, un appui semblable à celui que trouva Smith, notre compatriote aurait, sans conteste, la gloire d'avoir inventé l'hélice. Il fut devancé, sinon dans la découverte, du moins dans l'application, et les Anglais purent revendiquer pour l'un des leurs le mérite d'un progrès qui devait avoir de si grandes conséquences.

Ce n'est qu'en 1839 qu'un éminent ingénieur du Havre, M. Normand père, offrit à Sauvage d'expérimenter son projet sur une grande échelle. Les chantiers Normand étaient déjà une importante maison de constructions navales, ils avaient la légitime renommée qu'ils ont encore de nos jours et ils venaient de conclure avec le ministre des finances un contrat par lequel ils s'engageaient à construire, pour les traversées postales entre Marseille et la Corse, un aviso qui devait filer huit nœuds au minimum, sous peine de rejet du navire. M. Normand, en véritable homme de progrès et de science, consentit à courir les risques de l'application de l'hélice à ce futur bâtiment. Il modifia les tracés de Sauvage, et le 11 décembre 1842, des cales de construction du Havre, descendait un aviso de 350 tonneaux et de 220 chevaux de force qui recevait le nom de *Napoléon*. C'était le premier navire à hélice qui devait sillonner les eaux françaises. Grande était l'anxiété sur les résultats qu'il donnerait. A ses essais de recette, il fila dix nœuds quatre dixièmes, soit deux nœuds et demi de plus que les corvettes à roues contemporaines. Son succès fut donc complet.

L'honneur en revenait à Sauvage, et aussi à M. Normand qui avait su, du premier coup et sans tâtonnements, donner à la carène du *Napoléon* des formes heureuses qui étaient non seulement très élégantes, mais encore admirablement adaptées au propulseur nouveau. Ce petit aviso, devenu plus tard le *Corse*, a fourni dans la marine une longue carrière, et jamais ses qualités ne se sont démenties. Quarante-sept ans après son lancement, il naviguait encore et réalisait aisément sa bonne vitesse de neuf nœuds à l'heure. Quand la mer était grosse, la coque, bien qu'elle fût un peu comme le couteau de Jeannot, se ressentait sans doute de l'âge et des longs services du navire, mais la vieille machine du lancement, avec sa forme en clocher et son énorme roue à engrenages, tournait toujours et sans encombres. C'était encore un vaillant navire, un navire *marin*, comme disent les gens de mer, et un joli navire. Celui qui écrit ces lignes a eu l'honneur de le commander en ce temps-là ; il lui a dû de nombreuses et bien vives satisfactions. Ne lui en voulez donc pas s'il en parle ici avec émotion — presque avec regret — comme on doit parler des choses heureuses qui ont fui sans retour....

Grâce au succès du *Corse*, la cause de l'hélice était gagnée. Le propulseur caché sous l'eau, à l'abri des coups directs de l'ennemi, était trouvé. Ni la vague, ni le roulis, ni l'inclinaison du navire n'avaient plus d'action sur ce moteur. Avec lui les énormes et gênants tambours disparaissaient, les flancs étaient dégagés, les batteries se trouvaient libres, dans toute leur étendue, pour le service de l'artillerie. Au point de vue de la navigation, comme à celui du combat, le

bénéfice était immense. La marine du commerce aussi bien que la marine de guerre était en possession de l'engin idéal. Et aussitôt on décida de mettre en chantier une frégate à hélice, la *Pomone*. Elle fut terminée en 1846. Sa machine de 220 chevaux pouvait lui faire filer sept nœuds et demi par calme; voile et vapeur, elle arrivait à douze nœuds; à la voile seule, elle marchait encore douze nœuds. C'était en réalité une frégate à voiles munie d'une machine motrice auxiliaire pour les temps de calme ou pour les vents contraires.

On songea ensuite à transformer en frégates mixtes, en les allongeant par le milieu, quelques-unes de celles qui étaient en chantier, telles la *Flore*, la *Clorinde*, la *Magicienne*; et plus tard on se risqua jusqu'à essayer l'hélice sur un vaisseau, le *Charlemagne*. Il reçut une machine de 500 chevaux; mais, comme ses formes n'avaient pas été modifiées, qu'on lui avait laissé les joues pleines et renflées des anciens vaisseaux à voiles, sa vitesse n'atteignit que six à huit nœuds. C'était en définitive un navire mixte, où la machine ne servait que comme appareil auxiliaire.

Les idées qui prévalaient dans les hauts conseils de la marine ne se modifiaient donc pas. Le dogme était immuable. En vain l'expérience apprenait-elle en France et à l'étranger que la vapeur est une force aussi sûre que puissante. Ceux qui avaient charge de notre matériel naval ne se décidaient pas à aller de l'avant, ils en demeuraient à la conception première, celle de l'emploi de la vapeur comme moyen éventuel de locomotion dans quelques rares circonstances. La machine n'était admise à bord que sous la condition expresse de laisser intact le navire auquel elle s'adaptait.

La raison de cette opposition était toujours la même : la répulsion instinctive des grands chefs de la flotte pour la marine naissante, malgré les progrès énormes qu'elle faisait chaque jour. Pour un amiral Lalande qui, en voyant « poindre l'hélice, abjura sur-le-champ ses préventions », combien d'amiraux persistaient à ne pas vouloir admettre le parti qu'on devait tirer de la vapeur. Quand un marin à l'esprit novateur et ingénieux, le capitaine de vaisseau Labrousse, proposa d'adopter pour les vaisseaux une machine de 1 000 chevaux, quand il signala, en précurseur habile, la nécessité d'affiner les navires à l'avant aussi bien qu'à l'arrière, de rattacher les palettes de l'hélice directement à l'arbre, il se heurta à la froideur significative de ses chefs, à la risée désobligeante de ses collègues. Malgré les progrès évidents de la navigation à vapeur, les détracteurs l'accablaient de leur dédain. Comme la plupart des chefs en place tenaient pour la voile, il était de bon ton de tenir aussi pour elle.

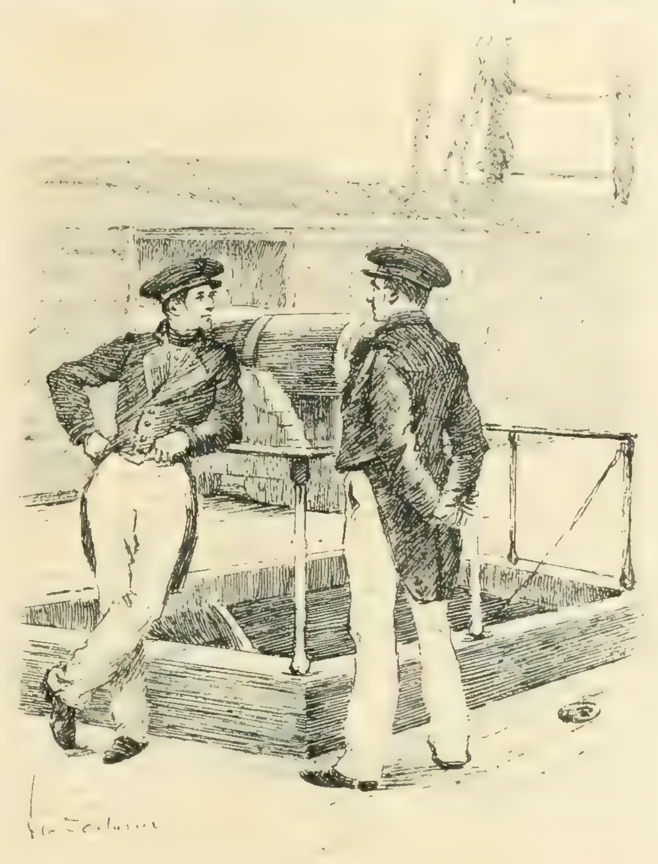


LE « NAPOLÉON ».

Les officiers protégés abandonnaient donc aux autres la « corvée » d'embarquer sur les odieux « charbonniers », et peu s'en fallut qu'on ne vît réapparaître la distinction qui avait existé au siècle dernier entre les aristocrates officiers rouges et les roturiers officiers bleus....

Heureusement pour la marine, le jeune officier général qui s'était montré dès le début partisan décidé de la vapeur, n'avait rien perdu de sa foi et de son ardeur. Il venait même d'être appelé à une situation officielle qui ajoutait au prestige de son rang, et qui allait lui permettre de faire donner à nos constructions toute l'impulsion désirable. Dès 1844, développant les idées qui lui avaient été in-

spirées par les divers mémoires du capitaine de vaisseau Labrousse, il avait écrit dans la Note citée plus haut : « Le bateau à vapeur destiné à servir en escadre ou sur nos côtes devra toujours avoir une grande vitesse à la vapeur seule, comme premier moyen de succès ». Ce principe si sage et si nettement formulé appelait la création du véritable vaisseau à vapeur, c'est-à-dire du vaisseau ayant les voiles pour auxiliaires. Je me sers à dessein du mot création, car il s'agissait ici de rompre avec les idées reçues, il fallait innover pleinement, créer de toutes pièces. Le vaisseau de l'avenir, n'ayant plus à résister à la pression de ses voiles, devait perdre les formes que la tradition enseignait, et recevoir des lignes entièrement nouvelles. Son moteur devait dépasser en force et en puissance tout ce qu'on avait produit jusqu'alors.... Où était l'ingénieur capable de ce coup de génie?



OFFICIERS EN 1848.

Il se trouvait en France et il avait vingt-neuf ans. Il s'appelait Dupuy de Lôme. « Le navire qu'il avait conçu était pourvu d'une machine de 900 chevaux, capable de lui faire filer onze nœuds; et malgré l'espace qu'il faudrait lui réserver, ainsi qu'aux soutes à charbon, malgré le poids de cet appareil et de son combustible, il devait porter 100 canons, approvisionnés à 60 coups. Ce projet fut considéré à première vue comme une utopie. Les formes fines que proposait son auteur, et qui s'écartaient d'un tracé regardé comme sacré, étaient traitées d'hérésie. Le Conseil des travaux lui était hostile et l'eût repoussé définitivement si le jeune ingénieur n'avait pas rencontré l'appui du prince de Joinville. A la faveur de ce haut patronage, le Conseil des travaux reçut l'ordre de reprendre ses délibérations sur ce projet, et d'appeler son

auteur à Paris pour entendre ses explications verbales. Celui-ci, animé de l'ardeur que donne une forte conviction, éloquent, persuasif, charmeur même, finit par convaincre ses juges, qui émirent un avis favorable. L'ordre de mise en chantier suivit de près la délibération du Conseil.

« Tout est singulier dans l'historique de ce premier vaisseau à vapeur. L'ordre de le construire fut donné par M. Guizot, pendant les quelques jours qu'il fut chargé par intérim du portefeuille de la marine. Peu après survint la révolution du 24 Février; le navire, qui n'était pas encore nommé, reçut le nom de *Vingt-Quatre Février*. Lancé en 1850, pendant que la République vivait, son nom fut remplacé par celui de : *le Président*. Terminé en 1852, il fit ses premiers essais, ayant à bord le président et le ministre de la marine, M. Ducos, pour une traversée de Toulon à Marseille, pendant laquelle il eut une moyenne de treize nœuds et demi. Quelques mois après, l'Empire lui donnait son nom définitif de *Napoléon*. » (Lisbonne, *la Navigation maritime*.)

Le *Napoléon* avait deux batteries. Un peu plus long que les vaisseaux à voiles de sa taille, c'est-à-dire ayant plus de soixante-dix mètres de long, il portait une belle et haute mâture de cinquante-deux mètres. Son succès eut un retentissement prodigieux : quelques patriotes enthousiasmés proclamèrent que c'était la revanche de Trafalgar. Il est de fait que nous avions remporté sur les étrangers, et en particulier sur les Anglais, un avantage matériel et moral considérable. Ce triomphe leur arrachait, momentanément du moins, leur suprématie maritime. Leur déception fut grande et ils surent mal dissimuler leur dépit. Quoi qu'il en soit, de ce jour a daté pour nous l'existence d'une marine de guerre à vapeur. Dans nos arsenaux on se mit à l'œuvre avec entrain pour réparer le temps perdu, les ingénieurs s'inspirèrent du merveilleux modèle que Dupuy de Lôme avait produit. En même temps qu'on cherchait à tirer parti des vaisseaux en chantier, soit en modifiant l'arrière, comme on l'avait fait pour le *Charlemagne*, soit en les coupant et en les allongeant par le milieu, comme on le fit pour l'*Eylau*, on ordonnait la construction de neuf navires du type *Napoléon* et celle d'un vaisseau à vapeur de 120 canons à trois ponts, la *Bretagne*, qui prit armement en 1855. Il atteignit une vitesse de douze nœuds et présenta des qualités satisfaisantes, mais pas assez supérieures à celles d'un vaisseau à deux ponts pour que son type fût préféré.

Le ministère de la marine ne s'était pas borné à étudier les vaisseaux à vapeur : il dressa alors un programme qui fixait la liste de la flotte à 25 vaisseaux, 20 frégates, 30 corvettes et 60 navires plus petits. Dès 1850 on avait projeté des corvettes à grande vitesse, qui reçurent le nom de corvettes du type

Phlégéton et qui portaient dix canons de 30, tous sur le pont. Après elles, on mit en chantiers des corvettes un peu plus fortes, le *D'Assas* et le *Duchayla*, qui avaient une batterie couverte de quatorze canons. En 1853, on construisit une frégate de grande dimension, l'*Impératrice Eugénie*. Son déplacement était de 3800 tonneaux, sa vitesse de douze nœuds. Mais ses qualités nautiques furent médiocres, et on ne reproduisit pas ce type, on lui préféra des navires plus petits. Son prix était de deux millions environ.

En même temps que l'on s'occupait des navires, on cherchait avec non moins d'ardeur à introduire des perfectionnements dans les machines et les chaudières. Les premières machines, celles à balancier, étaient à très faible pression ; leurs chaudières ne permettaient pas un grand effort. On adopta bientôt des chaudières tubulaires avec lesquelles, la surface de chauffe étant considérablement accrue, la pression put être augmentée. Les machines à balancier étaient lourdes et encombrantes, elles pesaient 700 kilogrammes par cheval. Lorsque la pression fut devenue plus forte, le poids des appareils descendit à 220 kilogrammes par cheval. Quant à la consommation de charbon, établie tout d'abord, comme on l'a vu, à quatre kilogrammes par cheval et par heure, elle tomba à deux kilogrammes.

Dans cette voie encore, les services rendus par Dupuy de Lôme furent considérables. Sa faculté créatrice s'appliquait à tous les perfectionnements et fécondait toutes ses entreprises. Il dota l'*Algésiras* d'une machine bien plus légère et tout aussi puissante que celle du *Napoléon* ; de son côté, le capitaine Labrousse réduisait notablement par d'ingénieuses dispositions la consommation du combustible.

III. — L'ARMEMENT. — LES CANONS RAYÉS

De tout temps, des officiers, des artilleurs, des ingénieurs avaient cherché à rayer l'âme des canons. On avait remarqué en effet qu'un boulet lancé par une pièce à âme lisse était toujours animé d'un mouvement de rotation, pendant son trajet dans l'air, et l'on attribuait, avec raison, à ces rotations irrégulières le défaut de justesse des armes lisses. Comme on ne pouvait supprimer ces rotations, qui tenaient au défaut d'homogénéité du métal et à d'autres causes, l'idée était venue de les régulariser au moyen de rayures courbes qui guideraient dans l'âme le mouvement du projectile.

De 1832 à 1844, M. Delvigne étudia un système de rayures. Peu encouragé au ministère de la guerre, il reçut meilleur accueil à la marine. L'amiral de Mackau, alors ministre, donna l'ordre à la fonderie de Nevers de couler deux caronades destinées à être rayées. Ces deux pièces furent expérimentées au poly-

gone de Gâvres, près de Lorient, de 1845 à 1851, sous la direction de M. Delvigne lui-même. Les essais furent longs, comme on le voit, mais ils aboutirent à des résultats pratiques. En 1855 on adopta définitivement la rayure des canons. Le premier canon rayé fut un canon de 30, dont l'âme, forée au calibre de 16 centimètres, portait deux rayures hélicoïdales. Il reçut le nom de pièce de 16, et dans la suite tous les canons rayés furent désignés par le nombre de centimètres du diamètre de leur âme.

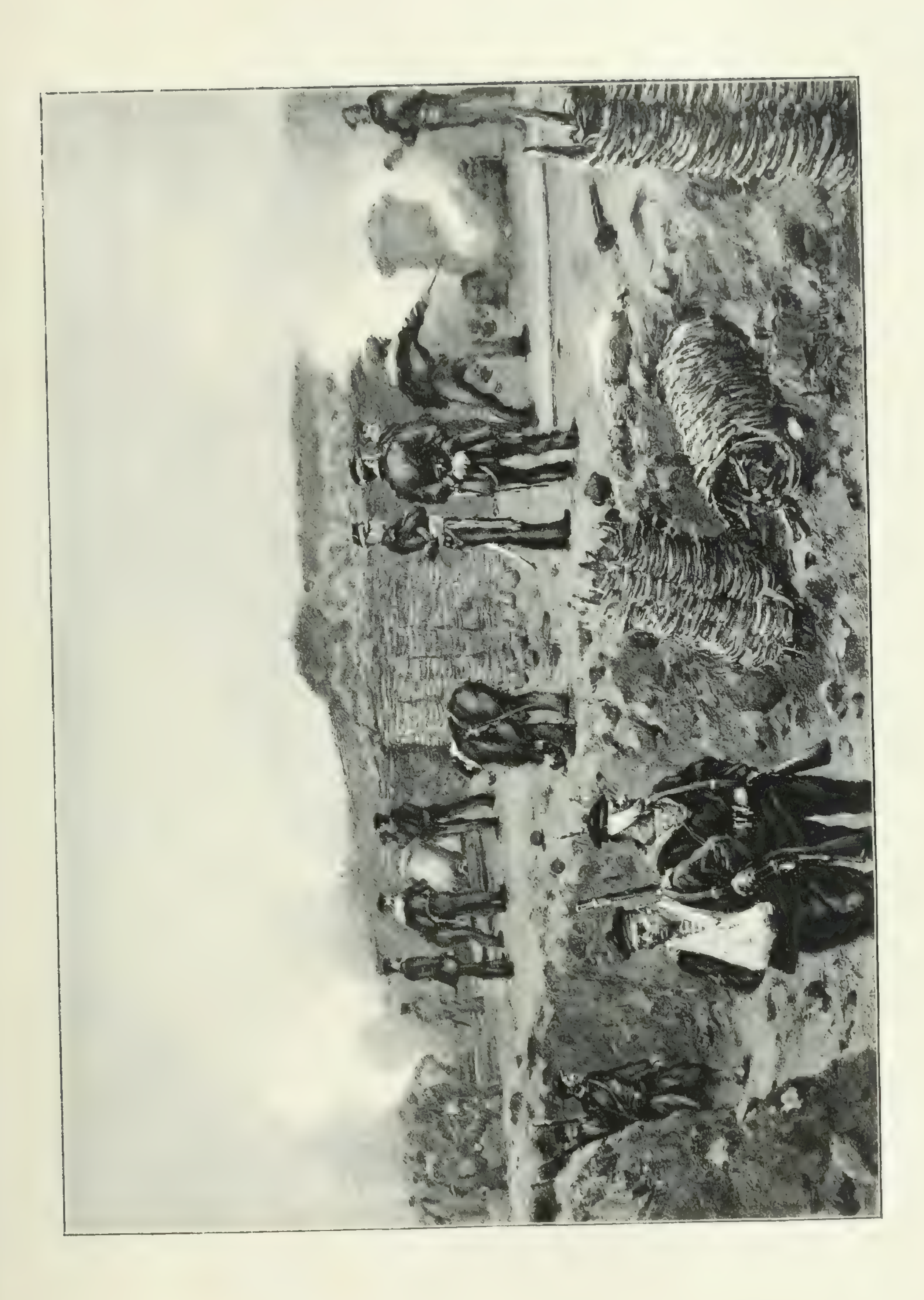
UN CANON DE 16, MODÈLE DE 1855.

Par comparaison avec le calibre de 30, la nouvelle pièce était une arme très supérieure. Le projectile, au lieu d'être rond, était ogivo-cylindrique; son poids, y compris la charge de poudre intérieure, était de 26k,400, au lieu de 15.

La fonte employée exclusivement pour tous les canons de bord était un métal dangereux, susceptible de se fendre et de donner lieu à des éclatements imprévus. C'est ainsi qu'à Navarin un canon avait éclaté et mis trente hommes hors de com-

Dans les tranchées devant Sébastopol.





bat. Pendant le bombardement d'Alger en 1830, la rupture d'une pièce avait tué ou blessé quarante matelots dans une batterie de la *Provence*. Le 20 avril 1856, l'éclatement d'un canon de 36 à bord du *Suffren* fit encore de nombreuses victimes, et l'empereur Napoléon III, ému de ces accidents, demanda aux Tuileries le général Treuille de Beaulieu pour le prier d'étudier la question de la résistance des canons. Treuille répondit qu'il était certain d'arriver à renforcer considérablement les pièces de fonte en les entourant avec des anneaux, ou frettes, en acier. Acceptée par l'empereur, malgré l'opposition d'une commission technique, cette proposition fut rapidement réalisée, et l'expérience démontra la justesse de la théorie du frettage, aujourd'hui généralement appliquée.

Vers la même époque, c'est-à-dire en 1858, Treuille soumit encore à l'empereur un projet de chargement par la culasse fondé sur l'emploi de la vis à filets interrompus. Ce système, bien préférable à la fermeture fondée sur l'emploi du coin, ne tarda pas à être adopté définitivement par la marine. Il donna à notre artillerie navale une incontestable supériorité sur les artilleries étrangères.

Les armes portatives avaient manqué jusque-là de justesse et de précision. On en était encore à des principes de tir assez rudimentaires, popularisés par la chanson :

A deux cents mètres on tir'tout droit
Et va comme j'te pousse.
A quatre cents mètres l'on emploie
En guise de hauss'le pouce.
A six cents visez le Panthéon,
La faridondaine, la faridondon.
A mille mètres, le Paradis,
Biribi,
A la façon de Barbari, mon ami

L'emploi des fusils et des carabines rayés fit faire de sérieux progrès à la mousqueterie du bord et mit entre les mains de nos gabiers des armes à longue portée, maniables et précises, qui accrurent sensiblement les moyens de défense des navires.

Ainsi donc, au moment où la flotte à vapeur, les vaisseaux et les frégates rapides faisaient triomphalement leur entrée dans le monde, l'artillerie était, elle aussi, à la veille d'une transformation complète. L'armement de nos vaisseaux allait doubler, tripler leur puissance offensive, tandis que leur rayon d'action s'accroissait dans des proportions surprenantes. Quelle révolution en quelques années! Que de progrès simultanés et comme on comprend, malgré tout, l'effarement des vieux combattants du Tage ou de Navarin devant les bouleversements dont ils étaient témoins. Tout ce qui se passait sous leurs yeux tenait du prodige.

IV. — LA GUERRE DE CRIMÉE

On était en pleine fièvre de transformations, d'études et de recherches, quand les événements politiques fournirent à la nouvelle marine l'occasion d'expérimenter sa valeur.

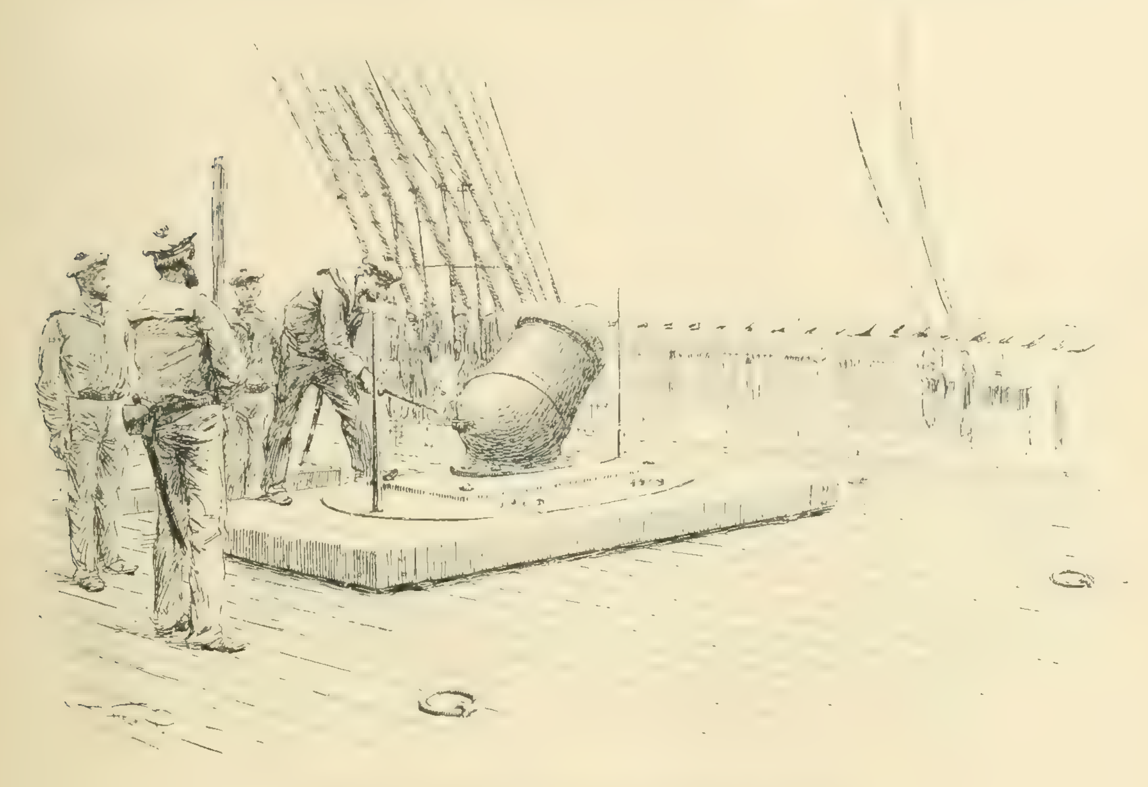
La question d'Orient venait de renaître. Les Russes, ayant déclaré en 1853 la guerre aux Turcs, leur infligèrent sur la rade de Sinope un sanglant échec qui parut aux puissances occidentales constituer une menace pour l'intégrité de l'empire Ottoman. L'Angleterre, puis le Piémont conclurent une alliance défensive et offensive avec la France en vue de protéger la Turquie.

La guerre débuta pour nous par un flatteur succès d'amour-propre. Notre escadre du Levant, commandée par l'amiral Hamelin, était composée, comme celle des Anglais, de vaisseaux à voiles et de frégates à vapeur; elle ne comptait qu'un seul vaisseau à hélice, à faible vitesse, le *Charlemagne*. Nous étions donc au début dans des conditions analogues à celles de nos alliés; mais il en fut autrement lorsque l'escadre de l'amiral Bruat vint renforcer notre première escadre. Elle amena en effet six vaisseaux de ligne, dont trois à hélice, le *Montebello*, le *Jean-Bart* et le *Napoléon*, ce beau et rapide *Napoléon* dont on parlait tant depuis son lancement. Les Anglais, désireux d'arriver les premiers à Constantinople, avaient pris les devants sur nous, mais, rencontrant des vents contraires à l'entrée des Dardanelles, ils n'avaient pu faire route et avaient dû mouiller. Ils étaient à l'ancre, immobiles, attendant un vent meilleur qui ne venait guère, lorsqu'ils virent arriver sous vapeur le *Napoléon*, remorquant fièrement le navire-amiral la *Ville de Paris*, et refoulant les eaux du détroit avec la plus grande facilité! Ce soir-là on battit des mains dans les carrés de nos vaisseaux, et, sur le pont, les matelots entonnèrent des chants d'allégresse.

Les premiers mois de l'année 1854 furent employés à des croisières sur tout le littoral de la mer Noire. Elles donnèrent lieu, le 22 avril, à un engagement entre huit frégates à roues et les forts d'Odessa, engagement où ces frégates, tantôt sous vapeur, tantôt embossées, causèrent de grands dommages à l'ennemi, sans subir de pertes sérieuses. Les forces alliées étaient concentrées à Varna, lorsqu'une terrible épidémie de choléra décima les vaisseaux : il y eut tels navires qui perdirent trois cents hommes en quinze jours. Lorsqu'au mois d'août le terrible mal fut en décroissance, on reprit activement le projet d'expédition dans la presqu'île de Crimée. Sur cette farouche Tauride se dressait en effet, comme une sentinelle avancée du « colosse moscovite », la place forte maritime de

Sébastopol, perpétuelle menace pour Constantinople. Abattre ce guetteur incommode semblait donc l'objectif le plus raisonnable de la guerre entreprise.

Les troupes alliées se composaient de 29 000 Français, commandés par Saint-Arnaud, de 7000 Turcs et de 28 000 Anglais, sous les ordres de lord Raglan. Les flottes alliées comptaient : pour la France, 15 vaisseaux de ligne, 27 frégates corvettes ou avisos à vapeur, 5 frégates à voiles; pour la Turquie, 8 vaisseaux, 2 frégates; pour l'Angleterre, 10 vaisseaux et 17 frégates. Ces trois flottes de



MORTIER EN USAGE PENDANT LA GUERRE DE CRIMÉE.

guerre, réunies à plus de deux cents navires marchands, devaient transporter de Varna en Crimée l'armée expéditionnaire. Mais ce n'était pas une opération facile que de jeter sur une côte ennemie des troupes en aussi grand nombre avec leur matériel de guerre, leurs vivres, leurs munitions.

On partit de Varna le 3 septembre, et le 13 on jeta l'ancre dans la baie d'Eupatoria, au nord de Sébastopol. Le débarquement s'opéra le 14 et fut effectué — du moins en ce qui concernait les Français — avec une précision et une célérité dues aux excellentes dispositions des chefs. Trois jours plus tard, trois de nos vapeurs participèrent à la bataille de l'Alma qui nous ouvrit la route de Sébastopol. A la suite de cet échec, les Russes coulèrent cinq vaisseaux et deux frégates

dans les passes de Sébastopol pour en barrer l'entrée, sacrifice désespéré qui eut pour résultat d'amoindrir beaucoup la coopération active des escadres. Dès que la destruction de la place forte fut décidée, notre flotte s'établit dans la baie voisine appelée Kamychévaïa, et les amiraux cédèrent à l'armée des canons et des canonniers pour renforcer les batteries de siège : 1 800 marins anglais avec cinquante canons, 1 000 marins français avec trente bouches à feu furent mis à terre. Au bout d'un an, des appels successifs avaient porté notre contingent à cent vingt-huit bouches à feu et à 2434 hommes. « Comme des cavaliers qui ont mis pied à terre, les marins de la flotte assiégée et ceux de la flotte assiégeante se trouvèrent pendant onze mois face à face. L'œil constamment fixé sur la même embrasure, ils étonnèrent les deux armées par la précision de leur tir, non moins que par la constance de leur courage. » (Jurien de la Gravière.)

Le 17 octobre une attaque combinée des forces de terre et de mer fut décidée contre Sébastopol; elle n'eut aucun résultat, malgré l'ardeur déployée de part et d'autre. Les vaisseaux souffrirent beaucoup du feu des batteries russes. Bien que placés à 1 400 mètres des ouvrages ennemis, plusieurs d'entre eux eurent leur membrure traversée par des boulets pleins, ou déchirée par des obus de gros calibre. Une bombe éclata sous la dunette de la *Ville de Paris* et faillit tuer l'amiral Hamelin ; le *Napoléon*, le *Montebello* éprouvèrent de sérieux dommages, moins grands pourtant que ceux des vaisseaux anglais.

L'hiver arrivait avec ses rigueurs : le 14 novembre, une horrible tempête occasionna de nombreux sinistres, et le choléra renaissant fit de nouvelles victimes.

Les puissances alliées ne s'étaient pas contentées d'attaquer la Russie par la mer Noire. Elles avaient envoyé des navires dans la Baltique. Le 15 août, les ouvrages avancés de la forteresse de Bomarsund, dans l'île d'Aland, furent pris, et le lendemain la forteresse elle-même se rendit. Malgré quelques autres succès de moindre importance, on constata bien vite l'impossibilité où l'on était de réduire les formidables défenses de Cronstadt. Sur les côtes de la Russie d'Asie, à Pétropavlovsk, les alliés éprouvèrent à la même époque un assez grave échec, à la suite duquel ils quittèrent ces parages.

L'année 1854 n'avait donc pas été très favorable à nos armes et à celles de nos alliés. Nous avions trouvé partout les Russes solidement établis : leur valeur guerrière décuplant leurs moyens de défense, nous avions presque partout été tenus en échec. L'insuccès du 17 octobre avait montré aux généraux que la brusque attaque naguère méditée contre Sébastopol se changerait en un siège long et pénible. Dans ces circonstances, le rôle des escadres devenait

singulièrement ingrat. Il ne consistait plus qu'à assurer la subsistance de cette armée de 60 000 hommes immobilisés dans un pays ennemi à six cents lieues de leur patrie. Ces escadres remplirent du moins cette mission avec un dévouement et une prévoyance admirables, en dépit des difficultés de l'hiver, des souffrances et des maladies.

Le déploiement de vaisseaux de ligne que nous maintenions dans ces parages devenait inutile, puisqu'il n'y avait plus que six vaisseaux russes à



L'HIVERNAGE DE NOS NAVIRES A KINBOURN EN 1855.

surveiller. On prit le parti de renvoyer en France tous les vaisseaux à voiles, pour ne garder en Crimée que des vaisseaux à hélice, en même temps que l'on expédiait de nos ports tous les bâtiments de petit tonnage disponibles. Une série de corvettes à hélice, d'avisos, de canonnières, de bombardes parurent alors dans les eaux de la mer Noire. Leurs moindres dimensions, leur faible tirant d'eau rendaient leur concours plus efficace. Le vice-amiral Hamelin arbora son pavillon sur une frégate à vapeur. Il l'y garda peu de temps, car promu amiral il revint en France. Le 24 décembre, le vice-amiral Bruat lui succéda dans le commandement en chef.

Au printemps de 1855, par suite des renforts qui sans cesse étaient venus

grossir nos rangs, nous comptions 85 000 hommes en Crimée, sous les ordres de Pélissier qui avait succédé à Canrobert, lequel avait lui-même remplacé Saint-Arnaud à sa mort; les Anglais comptaient 22 000 hommes, les Turcs 25 000. L'armée russe était forte d'environ 100 000 hommes. Tandis que le siège recommençait, des expéditions maritimes étaient résolues : les flottes concouraient à la prise de Kertch et à celle de Iénikalé, qui enlevaient à Sébastopol ses principales ressources de ravitaillement; les amiraux Bruat et Lyons allaient bombarder Taganrog, à l'embouchure du Don, ainsi que quelques établissements de la mer d'Azof où des approvisionnements s'accumulaient pour nos ennemis.

Le 18 juin, l'assaut fut donné victorieusement à la tour de Malakoff, et trois mois plus tard, le 8 septembre 1855, les défenses de la partie sud de Sébastopol furent prises d'assaut par les troupes alliées sans que les escadres eussent pu faire la diversion projetée contre les batteries de mer, à cause de la violence du vent. Cette victoire laissait nos flottes libres de leurs mouvements. Le 14 octobre, les deux amiraux parurent devant la forteresse de Kinbourn qui commandait l'entrée du Boug et du Dniéper. A nos vaisseaux s'étaient joints pour cette opération trois petits navires d'aspect singulier et tout nouveau, entièrement bardés de fer, venus de France depuis peu, et qu'on avait désignés sous le nom de *batteries flottantes*. L'attaque fut menée avec une vigueur extrême. Nos canonnières, calant peu d'eau, forcèrent au milieu de la nuit l'entrée du Dniéper afin de prendre à revers la forteresse, les petits navires débarquèrent huit mille hommes de troupes, tandis que les vaisseaux restant au large canonnaient la place à bonne distance. Le 17 octobre, Kinbourn capitula. Le lendemain, les Russes firent sauter eux-mêmes les batteries d'Otchakof. C'était la fin de la résistance. La garnison et les bâtiments que nous laissâmes à l'entrée du Dniéper eurent à souffrir cruellement du froid. L'occupation de Kinbourn pendant l'hiver de 1856 est un épisode curieux de la campagne de Crimée. Nos navires, bloqués dans les glaces, durent s'organiser comme pour une campagne polaire.

Dans la Baltique, où de nouvelles forces avaient été envoyées en 1855, les engagements, à part le bombardement de Sveaborg, restèrent sans importance. Dans la Russie d'Asie, nos navires ne trouvèrent pas l'occasion de venger l'insuccès de la campagne précédente.

Le traité de Paris, signé le 30 mars 1856, mit un terme à la guerre de Crimée. La France et l'Angleterre ayant annoncé, au début des hostilités, qu'elles s'interdisaient toute conquête, le traité se borna à déclarer la neutralisation de la mer Noire; en même temps la course fut abolie, et l'on posa les principes du droit des neutres et de la tenue des blocus.

V. — LA CONSTITUTION DE LA NOUVELLE MARINE.

La guerre déclarée en 1854 nous avait surpris en pleine crise d'incertitudes et de tâtonnements. La marine à voiles expirait pour faire place à la marine à vapeur, sans que celle-ci fût sortie de la période d'enfantement.

Dès la signature de la paix, le département de la marine se mit en devoir de profiter des leçons de l'expérience acquise et il élabora un programme complet qui supprimait définitivement le navire à voiles comme unité de force militaire. La flotte projetée devait comprendre 150 navires, dont 40 vaisseaux de 90 et de 70 canons, 20 frégates dont 6 grandes et 14 petites, 30 corvettes et 60 avisos. De plus, une flotte de transport à vapeur devait être créée, capable de porter une armée de 40 000 hommes et 12 000 chevaux avec son matériel.

Le budget normal était ramené au chiffre de 150 millions, qu'il n'avait jamais atteint depuis 1848. En outre un crédit de 292 millions réparti en quatorze annuités fut alloué au ministre pour réaliser le programme nouveau. Les faits se chargèrent d'empêcher ce programme d'être mené à bonne fin, car les navires de guerre allaient emprunter désormais leur puissance à d'autres principes. Dix vaisseaux rapides seulement furent construits. On continua à allonger les coques des grandes frégates à voiles, pour les munir de machines à vapeur. Nos ingénieurs créèrent enfin divers types de corvettes et d'avisos convenablement armés, d'une marche suffisante et capables de faire bonne figure en cas de guerre dans les pays d'outre-mer.

L'institution de l'école des canonniers ayant donné de bons résultats, on la développa davantage. Après avoir vu, au cours de la dernière guerre, que les matelots pouvaient prendre part à des descentes, on songea qu'il serait bon d'avoir dans nos escadres des matelots fusiliers aptes à des opérations de débarquement. Un bataillon d'apprentis fusiliers fut donc formé à Lorient, dans le but de fournir l'éducation préalable. En même temps fut créée la spécialité des timoniers, dont l'école fonctionna sur le vaisseau des canonniers. Quant au personnel mécanicien, on le recruta dans les écoles professionnelles, dans les écoles des ports, parmi les conscrits et les engagés appartenant à l'industrie.

Toutes ces réformes furent conduites avec ensemble et produisirent d'heureux résultats. L'expédition de Cochinchine, qui se termina par la conquête du pays (1858), bientôt suivie de la guerre de Chine (1860), démontra que nos moyens d'action sur mer étaient à la hauteur des événements. Pendant les campagnes lointaines, les marins des amiraux Rigault de Genouilly, Charner, Page et Protais se montrèrent les dignes successeurs des glorieux combattants de

Crimée. Leurs beaux faits d'armes révélèrent que la flotte française ne le cédait ni en valeur ni en organisation aux flottes rivales.

La rapidité des triomphes de Napoléon III empêcha la flotte de l'Adriatique de se signaler pendant la guerre d'Italie. Elle était commandée par l'amiral Romain-Desfossés, qui avait en sous-ordres le contre-amiral Jurien de la Gravière. Six vaisseaux, deux frégates à hélice, quatre frégates à roues, une flottille de canonnières la composaient. Déjà les vaisseaux avaient resserré le blocus de Venise, déjà, sur le lac de Garde, des canonnières démontables venues par la voie de terre allaient ouvrir le feu contre la forteresse de Peschiera, lorsque la paix de Villafranca mit fin à la lutte contre l'Autriche (1859).



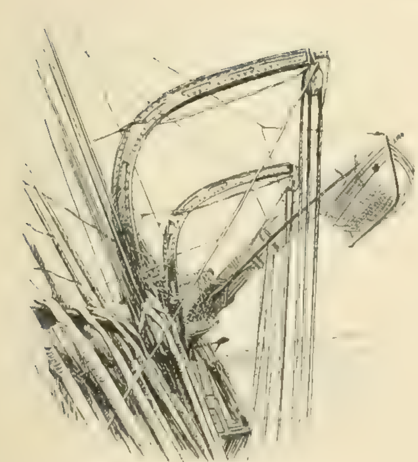


LE « SOLFERINO » EN RADE DE TOULON.

CHAPITRE X

LA PREMIÈRE FLOTTE CUIRASSÉE

I. — LES BATTERIES FLOTTANTES



On a pu lire dans un chapitre précédent quelques détails sur les prames cuirassées que le chevalier d'Arçon avait construites en vue du siège de Gibraltar de 1782. Innovait-il réellement, cet ingénieux constructeur? D'aucuns prétendent que non. Ils invoquent pour cela les historiens de l'antiquité qui nous parlent de navires couverts de fer ou d'airain, ils rappellent qu'en 1530, dans l'escadre envoyée contre Tunis par Charles-Quint, se trouvait une galère équipée par les chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, et qui était blindée de plomb. Ces contestations prouvent une seule chose, c'est que le progrès, quel

qu'il soit, est toujours en butte à d'injustes critiques. Quand, en 1824, le capitaine de frégate de Montgery n'hésita pas à prédire que les navires à vapeur, les projectiles creux, les vaisseaux couverts de métal, les navires sous-marins bouleverseraient le monde ; quand, vers la même époque, le général Paixhans prophétisa l'adoption prochaine de vaisseaux recouverts d'une armure protectrice contre les coups de ses canons-obusiers, on regarda ces deux officiers comme des utopistes, et l'on ne manqua pas de leur infliger le dédain réservé à tous les hommes qui voient plus loin que le temps présent.

Les faits leur donnèrent bientôt pleinement raison. Ce sont les mémoires de l'un, ce sont les succès de l'autre en artillerie qui firent germer l'idée du cuirassement des navires. Avec les boulets pleins, la membrure des vaisseaux était traversée, mais les pièces de bois, refermant leurs fibres derrière le projectile, ne gardaient qu'une ouverture insignifiante; le moindre tampon de bois bouchait cette ouverture et aveuglait la voie d'eau dont on était menacé si le coup portait à la flottaison. Une frégate toute meurtrie de boulets pouvait encore, sans couler bas, faire feu de ses derniers canons. Avec l'artillerie Paixhans, un seul obus éclatant au milieu de la coque formait une large brèche, et pouvait soit communiquer le feu à la membrure, soit ouvrir passage à l'eau et compromettre la vie du navire. De pareils dangers réclamaient énergiquement un remède. En 1840, on avait reconnu à Brest que nul vaisseau, quelle que fût sa force, ne pourrait tenir à une distance moyenne contre une batterie de canons-obusiers, et aussitôt des ingénieurs s'étaient mis à rechercher les moyens de protéger efficacement les vaisseaux si menacés. Ainsi commença ce duel, qui dure encore, entre la puissance de l'artillerie et la protection des murailles. A chaque progrès de la balistique on oppose un accroissement de défense, à chaque accroissement de défense on essaie de répondre par un nouveau progrès de balistique. C'est la lutte perpétuelle du canon et de la cuirasse.

De 1841 à 1845, plusieurs projets furent adressés au ministère en vue de revêtir nos bâtiments d'une carapace de fer. Ils furent écartés. Toutefois, en 1844, sur les instances de l'amiral Labrousse, instances appuyées par le prince de Joinville, on entreprit à Lorient des expériences sur la pénétration des projectiles dans des plaques de fer. On y constata que douze feuilles de tôle superposées, d'un centimètre d'épaisseur, pouvaient arrêter un boulet de 30 animé d'une vitesse de 450 mètres par seconde. Le projectile se brisait dans le choc, et la moitié des tôles demeurait sinon intacte, du moins impénétrable au boulet. Dans des essais pratiqués à Vincennes quelques années plus tard, on reconnut

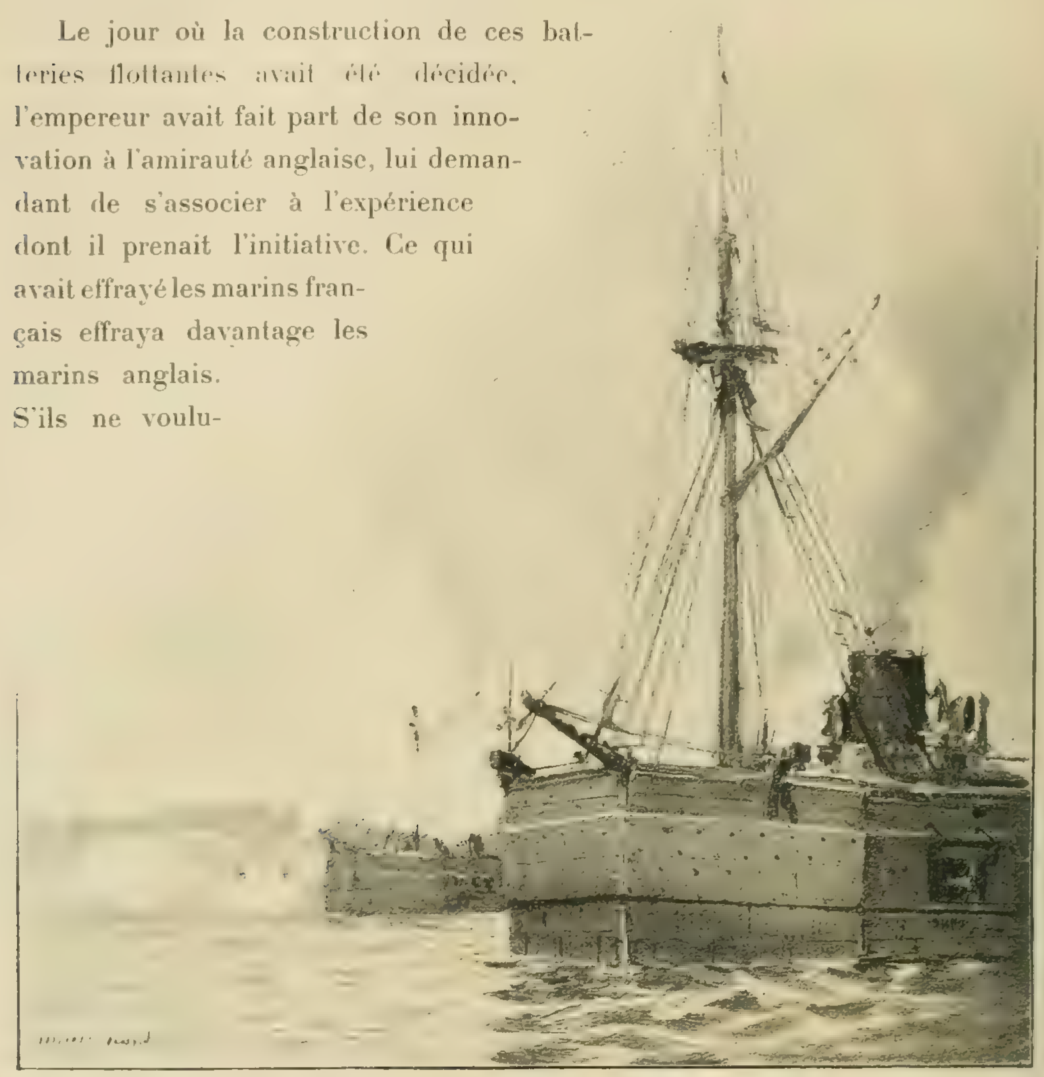
la nécessité de placer en dessous des plaques de fer un matelas élastique en bois, et l'on établit que pour résister efficacement aux pièces en usage, il suffisait d'une armure de 110 millimètres de fer, fixée sur un massif de bois de 20 centimètres. On en était là, lorsque survint un événement qui fit précipiter les choses. Je veux parler de l'affaire de Sinope, de cet engagement qui amena la guerre de Crimée. On y vit en effet les vaisseaux russes portant des canons-obusiers faire d'épouvantables ravages sur les vaisseaux turcs qui, armés de canons lançant des boulets pleins, ne causèrent à leurs ennemis que d'insignifiantes avaries. En moins de trois heures, sept frégates et cinq corvettes turques furent détruites, et ce désastre prouva surabondamment que l'artillerie nouvelle avait une puissance terrible, contre laquelle il devenait sage et prudent de se protéger. L'émoi fut grand en France. L'empereur Napoléon III, que toutes les questions d'artillerie intéressaient vivement, se mit de la partie. Séduit par une idée qui lui sembla pratique, il exigea du ministre de la marine la mise en chantiers de cinq bateaux armés de seize pièces de gros calibre (canons de 50) et revêtus d'une cuirasse de fer de 11 centimètres qui les mettrait à l'abri des boulets en usage. Leurs plans avaient été faits par un ingénieur de la marine, M. Guiyesse, sur des dimensions de 52 mètres de longueur, 13 mètres et demi de largeur, avec $2^{m},65$ de tirant d'eau. Leurs machines de 225 chevaux leur permettaient de marcher seulement par calme plat, à une vitesse de quatre nœuds à peine. Ils devaient donc presque toujours naviguer à la remorque. C'étaient moins des navires que des *batteries flottantes* — le nom leur en resta — destinées à être conduites là où le besoin s'en ferait sentir. Elles reçurent les noms de *Lave*, *Tonnante*, *Dévastation*, *Foudroyante* et *Congrève*.

Lancées en mars et avril 1855, elles furent considérées comme monstrueuses par les marins. Leurs formes carrées et plates, massives et disgracieuses, les firent baptiser des sobriquets de « boîtes à savon » ou de « fers à repasser ». Si l'on trouva sans peine de jeunes officiers pour conduire en Crimée les trois premières construites, plus d'un ancien prophétisa que jamais ces trois mauvaises barques n'arriveraient à bon port. Elles y parvinrent cependant et elles reçurent, comme on l'a vu, devant Kinbourn le baptême du feu.

Leur intervention dans ce bombardement fut un triomphe. Pendant qu'elles prenaient péniblement leur poste de combat à mille mètres du fort, elles essuyèrent sans y répondre le feu des batteries russes; les boulets pleins venaient s'aplatir sur leur muraille blindée sans produire autre chose qu'une empreinte de deux ou trois centimètres de profondeur. Quant aux obus, ils s'y brisaient en fragments. Durant ce combat de quatre heures, cinq boulets russes

seulement pénétrèrent dans l'intérieur des batteries, ne tuant ou blessant que dix-sept hommes. Quand elles se retirèrent de l'action, elles étaient presque sans dommages. L'une d'elles avait pourtant été frappée quatre-vingts fois. La preuve de l'efficacité de la cuirasse était faite.

Le jour où la construction de ces batteries flottantes avait été décidée, l'empereur avait fait part de son innovation à l'amirauté anglaise, lui demandant de s'associer à l'expérience dont il prenait l'initiative. Ce qui avait effrayé les marins français effraya davantage les marins anglais. S'ils ne voulu-



LES BATTERIES FLOTTANTES DEVANT KINBOURN.

rent pas refuser toute satisfaction à leur puissant allié, ils mirent dans l'exécution du projet moins d'ardeur que nous; leurs batteries flottantes ne se trouvèrent pas prêtes à temps et ne rejoignirent les nôtres qu'après Kinbourn.

Ainsi donc la France, qui avait produit naguère le premier vaisseau à vapeur rapide, venait encore d'affirmer son génie créateur en mettant en ligne dans un combat de mer le premier navire à murailles de métal. Je m'arrête avec plaisir

— même avec orgueil — sur cette belle et féconde période de notre développement maritime, où coup sur coup notre pays avait devancé les nations rivales. Mais ce n'était pas tout. Un autre succès nous était réservé à brève échéance. Le cuirassement, qui avait à Kinbourn émerveillé les marins, restait encore à l'état de problème dans bien des esprits. Les trois batteries flottantes étaient à peine des navires, puisqu'elles ne pouvaient dans la navigation se suffire à elles-mêmes. Il s'agissait de savoir si un véritable bâtiment, doué d'une vitesse propre et ayant des qualités nautiques convenables, pourrait être muni d'une armure métallique à l'épreuve des projectiles



LA « GLOIRE », PREMIÈRE FRÉGATE CUIRASSÉE.

creux. Ce fut encore la France qui résolut pour la première fois ce nouveau problème. Le Conseil des travaux avait mis la question à l'étude : dix-huit projets de frégate cuirassée lui furent présentés dans la séance du 30 juin 1857. La préférence fut donnée au projet élaboré par le constructeur génial, qui naguère avait lancé sur les mers le *Napoléon*. Son plan fut exécuté sans retard. La flotte cuirassée sortait ainsi du domaine de la conception théorique.

II. — LES PREMIERS CUIRASSÉS DE HAUTE MER

Vaisseaux et frégates.

Cette première frégate bardée de fer reçut le nom de *Gloire*. Mise en chantiers en 1857, elle fut lancée en 1859 et terminée en 1861. Sa membrure était toute en bois et portait une cuirasse de 12 centimètres d'épaisseur couvrant toutes les œuvres mortes et descendant à 2^m,10 au-dessous de la flottaison. La protection était absolue, le navire ne présentait aucun point vulnérable. Ce blindage, impénétrable aux boulets de l'époque, pesait 900 000 kilogrammes. La forme de l'avant était toute nouvelle : la guibre était supprimée et remplacée par une étrave droite, presque coupante, dans laquelle il n'est pas malaisé de voir la conception, encore incertaine, du combat par le choc.

Les essais de la *Gloire* furent très satisfaisants; sa vitesse atteignit treize nœuds. La confiance dans son succès avait d'ailleurs été si complète que, sans attendre son achèvement, on avait mis en chantiers la *Normandie* et l'*Invincible* qui lui étaient semblables, la *Couronne*, d'un type un peu différent et qui avait cette particularité d'être construite en fer, enfin des vaisseaux cuirassés à deux ponts, le *Magenta* et le *Solferino*. Le *Magenta* et le *Solferino* s'écartaient beaucoup du mode de construction adopté pour les frégates : leur déplacement de 7000 tonneaux (au lieu de 5700), leurs deux rangées de batteries donnaient à leurs œuvres mortes une étendue considérable. Il fallut renoncer à les cuirasser en entier, d'autant qu'on avait décidé de porter à 15 centimètres l'épaisseur de leur blindage : on fit la part du feu, on ne protégea, de bout en bout, que les environs de la flottaison sur une hauteur de trois mètres, moitié en dessus, moitié en dessous. Mais, dans la région occupée par l'artillerie, le blindage montait jusqu'en haut; il était complété par des cloisons blindées transversales, allant d'un bord à l'autre pour défendre les batteries contre les feux d'enfilade. Cette disposition a été souvent reproduite dans nos cuirassés. Pour la bien comprendre, imaginez un radeau blindé par une ceinture allant de l'avant à l'arrière; en son milieu s'élève un fort presque rectangulaire, blindé sur les quatre côtés, et dans lequel se trouvent les canons et toute l'artillerie. La ceinture protège la flottaison, garantit des voies d'eau, empêche les projectiles d'aller frapper les organes vitaux tels que la machine et les chaudières; le fort ou *réduit central* abrite les servants et les canons; ce qui se trouve en dehors du réduit, c'est-à-dire les logements, les chambres, les postes de couchage, tout est sacrifié au moment du com-

bat, les obus peuvent y pénétrer sans inconvénients majeurs, personne d'ailleurs n'y séjourne.*

La première escadre cuirassée, composée de la *Gloire*, de la *Normandie*, de la *Couronne*, de l'*Invincible*, du *Magenta*, du *Solferino*, fit en automne 1863, avec le *Napoléon* et le *Tourville*, une campagne d'essai dont les résultats furent concluants. Le *Magenta* et le *Solferino*, qui avaient un éperon, se comportèrent particulièrement bien. On avait muni nos deux premiers vaisseaux cuirassés du *rostrum* qui terminait les galères des anciens. Le vaisseau mû par une hélice et la galère antique mue par des avirons avaient en effet les mêmes principes de combat : le moteur étant en eux-mêmes, l'un et l'autre pouvaient, à leur gré, quel que soit le vent ou le courant, changer de direction, aller, revenir sur leurs pas, se jeter sur leur adversaire comme un bélier, l'aborder et le couler par un heurt formidable. L'impénétrabilité de la cuirasse aux boulets devait d'ailleurs rendre plus habituel le combat par le choc : déchirer les flancs de l'ennemi, défoncer sa muraille, que les boulets n'entamaient plus, devenait le moyen presque nécessaire de terminer un engagement.

Les résultats donnés par la *Gloire* avaient été si encourageants que l'on mit du même coup sur chantiers dix frégates semblables. Elles différaient de leur modèle par un faible allongement et une augmentation d'un neuvième dans la force de la machine; de plus, leur cuirasse était accrue de trois centimètres. La *Flandre*, qui a donné son nom à leur type, était ainsi un navire de 78^{m},75 de long, de 17 mètres de large et de 5 820 tonneaux de déplacement, dont la cuirasse était épaisse de quinze centimètres à la flottaison. A ses essais, en 1865, elle réalisa une belle vitesse de quatorze nœuds et demi. Quant à son armement, il se composait de canons de 24 centimètres, nouvellement construits par nos artilleurs de marine dans le but de percer les cuirasses de 15 centimètres. Mais si ces canons étaient beaucoup plus puissants que les précédents, ils étaient, en revanche, beaucoup plus lourds, et force fut de diminuer le nombre des canons sur chaque navire. Ainsi donc, la conséquence forcée de l'accroissement de calibre des canons était la diminution considérable de leur nombre.

On devine sans peine que nous n'étions pas les seuls à avoir transformé notre artillerie. Les Anglais, pour ne citer qu'eux, armaient déjà leurs cuirassés avec des canons de neuf pouces, soit 23 centimètres. Il n'y avait pas de raison pour que ces canons n'eussent pas autant de puissance que les nôtres.... Par conséquent nos nouvelles frégates n'étaient plus assez cuirassées : 15 centimètres de fer ne suffisaient plus à les protéger; il fallait arriver à 20 centimètres pour avoir des bâtiments à l'abri de l'artillerie en usage. On mit donc en

chantiers en 1865 et 1866 trois navires, l'*Océan*, le *Marengo* et le *Suffren*, qui devaient recevoir les vingt centimètres de blindage jugés nécessaires. Pour faire porter à des navires un tel poids de fer, il fallait adopter le système de blindage partiel du *Solferino* et renoncer aux vaisseaux pour ne plus avoir que des frégates, frégates énormes de 93 mètres de long sur $17^{m}.30$ de large et du déplacement de 7750 tonneaux, soit 2100 tonneaux de plus que la *Gloire*. Elles portaient quatre canons de 27, de création récente, quatre canons de 24 et six canons de 12. Leur équipage était de 680 hommes. L'*Océan*, le premier construit, obtint à ses essais, qui eurent lieu en 1870, une vitesse de près de quatorze nœuds. C'était alors le plus beau fleuron de notre couronne. Or les canons de douze pouces et de dix pouces des Anglais transperçaient sa cuirasse de 20 centimètres! Résultat décevant, n'est-il pas vrai? Dans ce duel entre le canon et la cuirasse, le canon a tout l'avantage. A une bouche à feu d'une force de pénétration donnée on oppose un blindage suffisant et l'on trace alors le plan d'un navire muni de ce blindage; mais, entre le jour où ce plan est fait et le jour où le navire entre en service, il s'écoule des années, et pendant ces années, l'artillerie, qui marche toujours vers le progrès, a produit une arme nouvelle qui se fait un jeu de transpercer le dernier blindage adopté. Comme il faut moins de temps pour produire un canon que pour achever un cuirassé, le cuirassé est toujours en retard sur le canon. Et il faut augmenter sans cesse les épaisseurs de cuirasse.

C'est ainsi que dans les années 1867 et 1868, après avoir entrepris le *Friedland*, un peu plus fort que l'*Océan*, on fut conduit à décréter le *Richelieu*, le *Colbert* et le *Trident*, cuirassés à 22 centimètres, ayant pour bases de leur gros armement des canons de 27 et de 24. C'était un progrès, mais un progrès insuffisant, eu égard à ce qui se passait à l'étranger. Dès 1865 l'Angleterre avait adopté 21 et 23 centimètres; en même temps la Prusse adoptait davantage; en 1869 l'Angleterre inaugurait les cuirassés de 30 centimètres et l'artillerie de 32, la Russie les cuirassés de 36 centimètres.... Pour ne pas déchoir, la France aurait dû créer des navires semblables....

Et après avoir loué la marine française de ses constants et heureux efforts, il me sera bien permis de regretter qu'arrivée à ce point de sa glorieuse course en avant, elle se soit comme ralentie et montrée trop timide dans ses nouveaux projets de cuirassés.

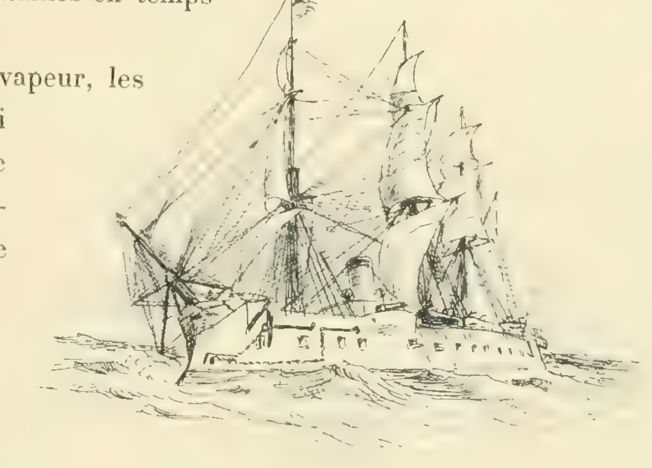
Les corvettes cuirassées.

Le vaisseau à voiles ou à vapeur, qui était jadis l'unité de combat, ayant été

remplacé par la frégate cuirassée, on trouva logique de remplacer la frégate à voiles ou à vapeur par un type de cuirassé plus petit que la frégate, qui reçut le nom de « corvette cuirassée ». Mais ici il convient de faire une remarque. Jadis la frégate à voiles avait deux rôles distincts. En premier lieu elle devait accompagner les escadres, dont elle éclairait la route grâce à sa marche supérieure, sans être considérée comme navire de combat. En second lieu elle devait faire la guerre de course, et tenir des stations lointaines.

Les frégates à vapeur, n'ayant jamais atteint des vitesses supérieures à celles des vaisseaux, ne purent être employées comme éclaireurs d'escadre, on ne leur attribua que le second rôle de leurs devancières, on ne leur demanda que d'être aptes à faire la course en temps de guerre et à tenir des stations lointaines en temps de paix.

En succédant aux frégates à vapeur, les corvettes cuirassées furent ainsi destinées à devenir des navires de stations. Seule la première d'entre elles, la *Belliqueuse*, construite presque en même temps que la *Gloire* et cuirassée partiellement, avec un réduit central comme le *Solferino*, eût pu combattre dans notre escadre de premier rang sans désavantage. Elle avait en effet même vitesse, même blindage que nos premières frégates cuirassées. Mais les corvettes qui lui succédèrent, et dont il y a eu sept unités, *Reine Blanche*, *Jeanne d'Arc*, *Atalante*, *Thétis*, *Alma*, *Armide*, *Montcalm*, n'étaient que de minimes réductions du type *Océan*, ayant moins de cuirasse, moins d'artillerie et moins de vitesse. Elles ne pouvaient donc figurer dans les escadres auprès des navires similaires de l'*Océan*, et, comme on le disait alors, elles n'étaient bonnes que pour l'exportation.



LA « TRIOMPHANTE ».

Le type suivant, représenté par le *La Gallissonière*, la *Triomphante* et la *Victorieuse*, dont la construction fut décidée en 1867, est un peu plus fort. Les six canons sont de 24, la cuirasse est de 15 et de 20 centimètres, la vitesse se rapproche de treize nœuds. Mais c'est encore un type bien inférieur à celui des navires d'escadre de la même époque, il ne sert aussi que comme navire de

station. Là du moins, il rend de bons services : la *Triomphante* joua un rôle important dans l'escadre de l'amiral Courbet.

Dans la défalcation des flottes de guerre il est donc essentiel de faire une distinction bien marquée entre les navires cuirassés de premier ou de second rang. Ceux-ci n'ont leur champ d'action qu'au loin, dans les pays d'outre-mer, là où ils sont assurés de ne rencontrer que des bâtiments analogues, car toutes les puissances maritimes, obéissant à une loi commune, retiennent dans les mers d'Europe leurs grands cuirassés. Les raisons en sont multiples : prix élevé des longues traversées pour de grands navires, crainte d'y surmener des organismes délicats, difficulté de trouver à l'étranger des bassins de radoub suffisants, enfin convenance naturelle de réserver les engins les plus puissants pour le théâtre des opérations militaires les plus importantes.

Les gardes-côtes cuirassés.

Si les navires dont on vient de parler répondent à la nécessité de protéger au loin les intérêts de notre commerce et la vie de nos nationaux, les gardes-côtes ont pour mission la défense immédiate des ports de guerre et de commerce. Leur nom d'ailleurs définit suffisamment leur rôle.

Les batteries de Kinbourn constituèrent nos premiers gardes-côtes. Pendant les années qui suivirent la guerre de Crimée, on put croire que la batterie flottante allait demeurer le type principal de la flotte garde-côte. Aussi l'Angleterre et surtout la France se laissèrent-elles entraîner à en construire une nouvelle série, *Arrogante*, *Opiniâtre*, *Implacable*, etc. Ces dernières batteries, à carène en tôle et à formes plus affinées, furent munies de machines plus puissantes. Les meilleures atteignirent sept nœuds à l'heure et purent naviguer sans être, comme leurs devancières, obligées de prendre une remorque et d'avoir leurs sabords hermétiquement bouchés. Par l'usage de la double hélice et de machines indépendantes, on espérait obtenir (en dépit de leurs formes) le développement le plus complet de leurs facultés giratoires. Quant à la navigabilité, à la hauteur de la batterie, à l'artillerie et aux intervalles des sabords, ces bâtiments, conçus dans des idées vieillies, laissaient beaucoup à désirer.

Ce n'était là encore que l'enfance du garde-côte. Il était réservé à l'initiative des Américains, surexcitée par la guerre de Sécession, de créer, sous le nom de *Monitor*, le véritable type du navire apte à la défense des côtes, celui pour lequel le distingué amiral Touchard réclamait « l'invulnérabilité maxima et la puissance d'artillerie maxima ». Les monitors américains eurent un tel succès qu'on se préoccupa partout d'en mettre en chantiers. Leur construction décou-

lait des principes suivants : par la nature de leur mission, ces navires ne doivent faire à la mer que des séjours peu prolongés, ce qui permet de réduire leur approvisionnement de charbon, de même que celui de leurs vivres et de leurs rechanges; leur vitesse n'ayant pas besoin d'être considérable, leur machine peut être moins puissante, et la réduction de poids ainsi obtenue est avantageusement reportée sur le poids de la cuirasse. Comme ce ne sont pas des navires de haute mer, leur coque peut être débarrassée de toutes les œuvres mortes, disposition qui, en les faisant très bas sur l'eau, les rend moins visibles et moins vulnérables. Un pont blindé, situé presque à fleur d'eau, protège les organes vitaux; les canons sont placés dans une ou plusieurs tourelles cuirassées et fermées qui tournent sur elles-mêmes de la même manière que les locomotives pivotent sur les plaques tournantes des chemins de fer. La tourelle en question étant mobile, l'ouverture ménagée pour le tir du canon est aussi petite que possible, il suffit qu'elle soit assez grande pour donner passage à la bouche de la pièce et permettre au pointeur de viser le but. Enfin l'avant des monitors, effilé en fer de hache ou muni d'un éperon, leur donne la faculté d'agir, le cas échéant, comme bélier et de combattre le choc.

Le premier de nos gardes-côtes, le *Taureau*, paru en 1865 sur les plans de M. Dupuy de Lôme, avait une tour fixe armée d'un seul canon de 24 centimètres. Il naviguait bien et évoluait rapidement, grâce à deux hélices et à deux machines indépendantes. Une carapace en tôle, en forme de coupole ou de dos de tortue, défendait le navire contre les lames et fournissait en même temps des logements convenables. Un des défauts des monitors américains était en effet leur manque presque complet de confort. Le pont n'étant qu'à 30 ou 50 centimètres au-dessus de la flottaison, tout le navire était sous l'eau et il fallait, pour respirer, user sans cesse d'un ventilateur : avec la moindre mer, en rade même, l'eau courait sur le pont, les panneaux d'aération étaient obligatoirement fermés. La vie intérieure y était fort pénible. Pourtant, disons-le, dès que la paix de 1866 vint mettre fin à cette guerre héroïque de la Sécession, deux monitors américains, le *Miantonomah* et le *Monadnock*, se lancèrent résolument à travers l'Atlantique. Le premier parut en 1867 à Toulon, convoyé, il est vrai, par un grand vapeur à roues.

Les successeurs du *Taureau*, également dus à Dupuy de Lôme, *Bélier*, *Bouledogue*, *Tigre* et *Cerbère*, reçurent une cuirasse de 22 centimètres à la flottaison. Ils étaient doués des mêmes qualités nautiques et de la même vitesse, mais leur tourelle, blindée à 18 centimètres et armée de deux canons jumeaux de 24, présentait cette particularité d'être mobile. Elle reposait sur une tour fixe

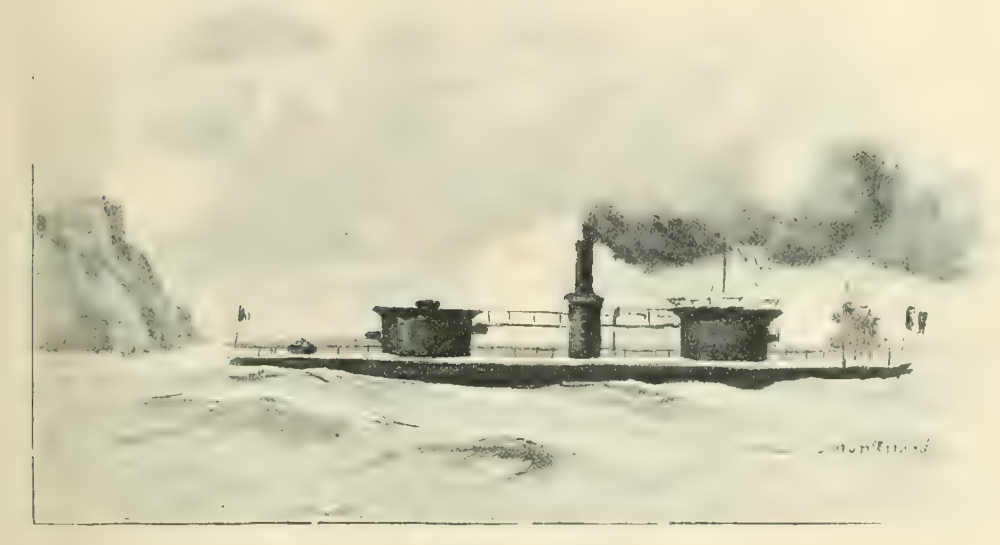
servant à protéger le mécanisme de rotation et ayant aussi pour but d'élever la hauteur de batterie, afin de donner plus de commandement aux bouches à feu. Ces gardes-côtes avaient, comme le *Taureau*, une superstructure propre à les rendre plus navigables et plus habitables.

On ne retrouve la disposition américaine des premiers monitors à fleur d'eau que sur un seul de nos gardes-côtes, l'*Onondaga*. Il fut acheté en Amérique, en 1866, avec une hâte qui nous le fit payer un peu cher, mais qui se justifiait par notre désir d'empêcher la Prusse de l'acquérir. En même

LE « BÉLIER », GARDE-CÔTES.

temps, et pour les mêmes raisons, nous achetâmes un autre garde-côtes, le *Dunderberg*, débaptisé et appelé par nous le *Rochambeau*. L'achat de ces deux navires se monta à seize millions. Si l'*Onondaga* était fort médiocre marcheur, il avait un très épais blindage à ses tourelles et à sa flottaison. Tout autre était le *Rochambeau*. Qu'on se figure un vaste pont de monitor de 112 mètres de long sur 22^{m},50 de large, au centre duquel s'élevait un fort central casematé. La

muraille de ce fort, n'avait pas une grande épaisseur, mais, au lieu d'être droite comme sur les navires ordinaires, elle était inclinée sur l'horizontale, disposition qui empêchait les projectiles de frapper normalement et ajoutait à la résistance de la cuirasse. A son arrivée à Cherbourg le *Rochambeau* excita l'admiration de nos marins. Grâce aux soins éclairés dont il fut l'objet de la part de son commandant, le futur amiral Krantz, qui avait fait déjà sur le *Taureau* son apprentissage des gardes-côtes, le *Rochambeau* donna des résultats inespérés. Il filait plus de quinze nœuds à l'heure, gouvernait admirablement, grâce à deux gouvernails, l'un en arrière, l'autre en avant de l'hélice, et sa formidable artille-



LE MONITOR « ONONDAGA »

rie de cinq canons de 27 et de dix canons de 24 achevait d'en faire le plus puissant navire qu'on eût jamais vu. Malheureusement il avait été construit en bois, et en bois presque vert : au bout de peu de temps sa coque se détériora et on dut le démolir sans qu'il ait rendu à la France les services que l'on pouvait en attendre.

En lisant la genèse de la première flotte cuirassée qui ait navigué sous le pavillon tricolore, on a pu mesurer tout le chemin parcouru de 1855 à 1870! Que de changements, que de transformations en quinze années! La première cuirasse de 11 centimètres est devenue un épais blindage de 23 centimètres; l'antique et faible canon de 30 livres a cédé la place à un canon monstre, qui lance 216 kilogrammes de fer d'un seul coup; la batterie flottante informe et lente est détrônée par des navires de haut bord à grande vitesse.

Mais si l'esprit considère avec admiration cet élan rapide vers le progrès, il reste confondu d'étonnement quand il fait un retour vers le passé. Pendant deux siècles le vaisseau de guerre est resté immuable dans ses formes, dans ses manœuvres, dans son armement et en quelques années cet héritage de deux siècles s'effondre, rien ne subsiste de ce qui brillait naguère, tout ce que l'on croyait être l'idéal du genre est répudié comme une vieillerie hors d'usage, encombrante et inutile. De la *Couronne* de Louis XIII à la *Ville de Paris* du second Empire la différence n'est pas grande et deux siècles séparent l'une de l'autre. De la *Ville de Paris* à la *Gloire* ou à l'*Onondaga* il y a tout une révolution, et quelques années suffisent pour passer du vaisseau à voiles à la frégate ou au garde-côtes cuirassé.

Il se peut qu'il se soit trouvé alors quelques vieux marins d'autrefois pour regretter les splendeurs élégantes de la *Ville de Paris* ou du *Napoléon*, la blancheur de leurs voiles gonflées par la brise, la longue enfilade des canons garnissant leurs batteries, la belle symétrie des lignes blanches se détachant sur la carène peinte en noir, et faisant ressortir les gueules des canons. Mais les jeunes, qui n'avaient connu que par ouï dire les charmes pénétrants de la marine à voiles, appréciaient nos nouvelles unités de combat et les proclamaient, non sans raison, plus majestueuses que celles d'autrefois. Avec leur coque toute noire, peinte sévèrement d'une couleur uniforme, ces géants de la mer semblaient contenir dans leurs flancs une puissance formidable. En vain les munissait-on d'une haute mâture, on ne parvenait pas à leur donner une silhouette gracieuse et leur large coque solidement assise sur la mer respirait avant tout la force. Quand les frégates, sœurs de la *Gloire*, s'enfonçaient dans la mer creusée par les lames, quand elles fendaient de leur proue noire l'eau blanchie par l'écume, elles avaient moins d'élégance que les vaisseaux de naguère avec leurs étages de batteries et leur audacieuse mâture, mais elles rachetaient cette infériorité par plus de majesté. Le panache épais de fumée noire qui s'échappait de leurs chaudières ajoutait encore à leur aspect sévère et leur vue produisait déjà l'impression d'une redoutable machine de guerre.

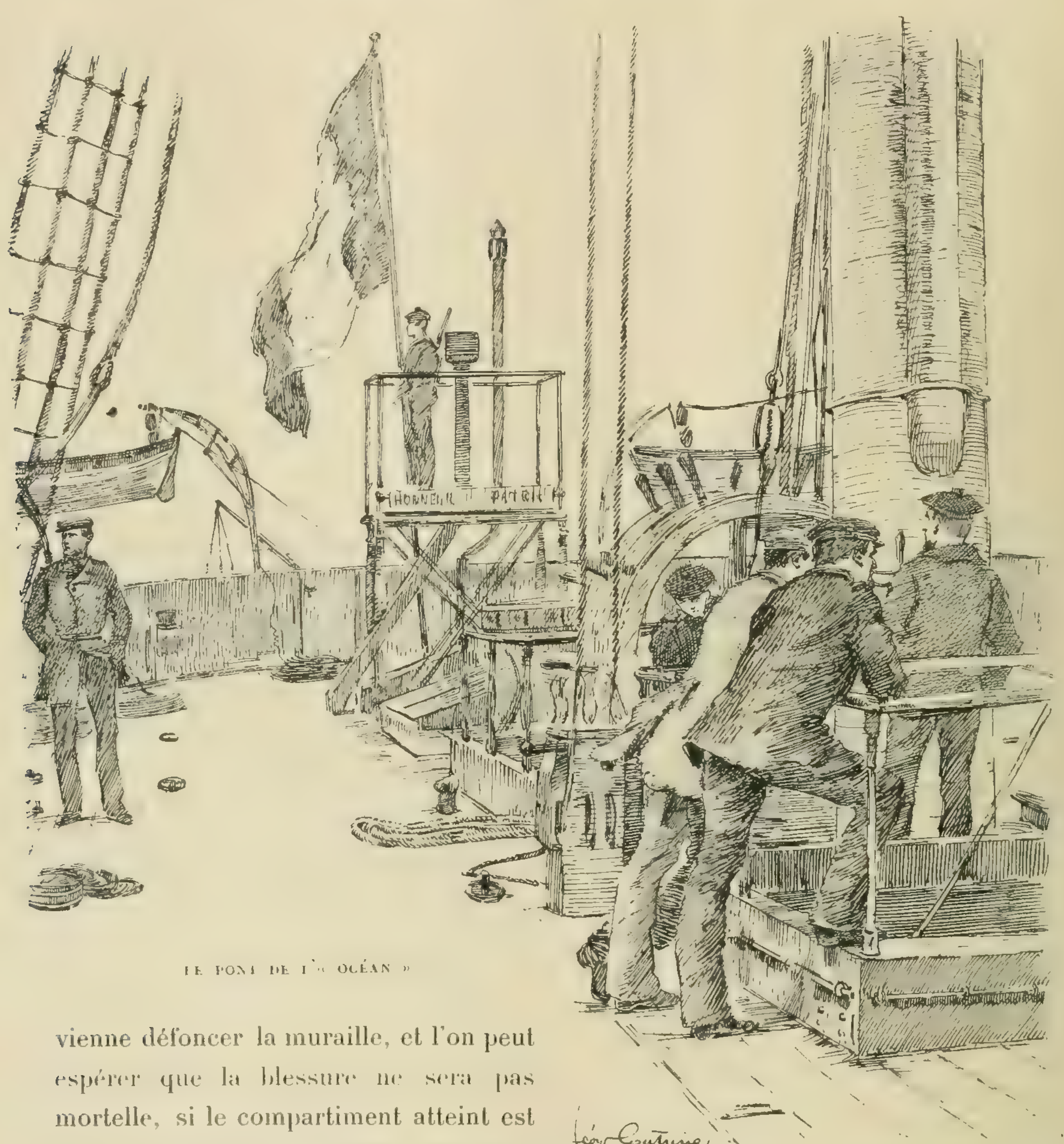
La réduction des mâtures, qui s'opérait peu à peu, contribuait grandement à donner aux cuirassés une fière allure militaire. A l'origine on leur avait laissé des mâtures complètes qui ne leur procuraient que des vitesses insignifiantes et des qualités évolutives presque nulles. Aussi se résolut-on, bien vite, à les diminuer. De nos jours, tous les cuirassés de la première période n'ont conservé de voilure qu'au mât de l'avant pour aider aux évolutions ou suppléer à la machine

dans un cas urgent. Sur les gardes-côtes, comme le *Cerbère*, on avait mis tout d'abord une mâture de brick assez importante ; elle fut jugée non seulement inutile mais encore dangereuse pour la stabilité et on s'empressa de la supprimer; c'était le premier pas dans la voie des cuirassés sans mâture. La mâture est un poids considérable, dont la réduction permet d'accroître les moyens d'action militaire du navire, on peut donc la supprimer avec profit ; mais, au temps dont nous parlons, les machines n'étaient pas encore arrivées à un degré de perfection tel qu'on pût avoir une confiance illimitée dans leur action et la voile était là comme un en-cas précieux, si une avarie subite venait à paralyser l'hélice.

Les machines, pourtant, avaient beaucoup progressé. Longtemps un obstacle avait empêché de dépasser la pression de trois atmosphères : il provenait de l'emploi d'un condenseur refroidi par l'arrivée de l'eau de mer. Dans le condenseur par surface, qui parut vers 1862, l'eau de mer refroidissante ne se mélangeait plus avec la vapeur condensée. Grâce à ce nouvel appareil, l'eau qui faisait retour aux chaudières était de l'eau distillée, débarrassée de tout sel. On put alors arriver à une pression de quatre atmosphères. Vers la même époque on généralisa dans la marine l'usage de la machine *compound*, dérivée de la machine de Woolf, soit à deux, soit à trois cylindres, qui constitua un énorme perfectionnement. Par le seul fait de son emploi, combiné avec des pressions élevées à la chaudière, le poids des machines marines, y compris celui des chaudières, descendit de 500 kilogrammes à 200 kilogrammes par cheval développé. On put ainsi profiter de l'économie de poids, soit pour augmenter la puissance offensive ou la puissance défensive, soit pour augmenter la vitesse en adoptant des machines plus puissantes. Enfin la consommation de charbon tomba graduellement jusqu'à un kilogramme par cheval et par heure. L'économie était considérable et, aussi, bien nécessaire. Qu'on en juge par ce simple rapprochement : le *Magenta* consommait 177 tonnes de charbon par jour pour réaliser une vitesse inférieure à treize nœuds; l'*Océan*, muni de machines perfectionnées, ne dépensait plus que 129 tonnes par jour pour filer quatorze milles à l'heure.

Avec l'*Océan* et ses similaires nous voyons apparaître une innovation importante, celle des *cloisons étanches* qui séparent le navire en un certain nombre de compartiments et lui assurent une garantie contre les accidents graves. Ces cloisons partent du pont placé immédiatement au-dessus de la flottaison et vont jusqu'à la quille en épousant les formes du navire. En temps ordinaire, des portes permettent de communiquer d'un compartiment à l'autre. En cas de

combat, de même qu'en cas d'abordage ou d'échouage, ces portes sont hermétiquement fermées, chaque compartiment est ainsi indépendant du voisin. Qu'une voie d'eau se déclare dans tel compartiment, qu'un coup d'éperon



LE PONT DE L'« OCÉAN »

vienne défoncer la muraille, et l'on peut espérer que la blessure ne sera pas mortelle, si le compartiment atteint est seul à se remplir. L'*Océan* avait huit de ces cloisons formant neuf compartiments étrangers. Sur les navires plus modernes le nombre des cloisons a été beaucoup accru.

Tous les cuirassés de la première période avaient leur coque en bois, à l'exception de la *Couronne*, de l'*Héroïne* et du *Friedland*, qui avaient été construits

Pendant le siège de Paris.





complètement en fer. Le fer n'entrait sur les bateaux en bois que dans les détails de coque, dans les œuvres mortes, qu'il mettait à l'abri de l'incendie. La construction en fer avait quelque peine à s'implanter chez nous. Nos approvisionnements de bois étaient considérables et on voulait les utiliser; nos arsenaux (sauf un, celui de Lorient) n'étaient pas outillés pour le travail du fer; les murailles en fer, disait-on, offraient peu de résistance aux boulets comme aux échouages, tandis qu'une déchirure de bois se refermait d'elle-



LE « SANÉ » AVEC SON GRAND PAVOIS.

même par l'élasticité des fibres; les carènes en fer, ajoutait-on, se salissaient très vite, se couvraient, beaucoup plus facilement que le cuivre, d'herbes et de coquillages, ce qui faisait perdre de la vitesse. A quoi l'on répondait que les coques en fer étaient plus légères; que leurs réparations étaient plus simples, que leur *étanchéité* était meilleure, que leur durée était beaucoup plus grande puisqu'elle atteignait plus de trente ans au lieu de seize, témoin le *Coligny*, le *Souffleur* et d'autres vapeurs à roues qui naviguaient après trente-cinq années d'existence. Ces dernières raisons prévalurent peu à peu. L'heure était proche où nos bâtiments de combat allaient tous être de construction métallique.

Le résultat inévitable de la révolution causée par le cuirassement fut une

énorme élévation du prix de revient des navires, que l'avènement de la vapeur avait déjà tant augmenté. Le déplacement des différentes unités doubla; en même temps, il fallut employer des matériaux beaucoup plus chers, des plaques de blindage, des canons énormes, des affûts compliqués. Le kilogramme du navire armé, qui coûtait autrefois cinquante centimes, coûtait en 1870 environ un franc. Le vaisseau rapide à vapeur revenait déjà à un million de plus que l'ancien vaisseau de ligne qui valait trois millions : avec la cuirasse les prix s'élevèrent encore. Les frégates coûtèrent un peu moins de cinq millions, le *Magenta* et le *Solférino* près de six millions. Les corvettes cuirassées atteignirent deux millions et demi, enfin l'*Océan* et ses similaires arrivèrent à un prix de revient de huit millions.

Les frégates ont toutes disparu depuis longtemps, à l'exception de la *Revanche* qui sert de batterie flottante à Alger, de l'*Héroïne* et de la *Couronne*, qui sont en fer (celle-ci, transformée en 1885 en navire à deux ponts, est devenue le vaisseau-école des canonniers) ; les corvettes cuirassées n'existent plus : une seule, la *Thétis*, sert de batterie flottante à la Nouvelle-Calédonie. Le *Magenta* a été détruit dans un effroyable incendie qui s'est communiqué à ses soutes à poudres et qui l'a fait sauter en rade de Toulon le 31 octobre 1875. Le *Solférino* a été démoli. L'*Océan*, le *Marengo*, le *Suffren* et les gardes-côtes sont à la veille de disparaître, leur coque de bois arrivant au terme de sa résistance. Le *Richelieu*, qui a coulé dans le port de Toulon pendant un incendie et qu'on a dû relever non sans de grandes difficultés parce qu'il s'était incliné sur le côté, est encore en assez bon état, mais ses jours sont comptés, comme ceux du *Colbert* et du *Trident*.

III. — LES BATIMENTS NON CUIRASSÉS

Les vaisseaux rapides à vapeur avaient donc eu un règne fort court. Le premier avait paru en 1852, et dès 1859 les cuirassés étaient venus les détrôner. Ils ne pouvaient plus trouver place dans nos escadres, mais ils étaient en si parfait état qu'on ne put se résigner à les abandonner. On songea à les employer comme navires de transports. Leurs vastes et spacieuses batteries se prêtaient fort bien à ce rôle. Pendant la guerre du Mexique ils servirent activement à conduire à la Vera-Cruz les troupes du corps expéditionnaire. Quelques-uns furent dans la suite transformés en navires à trois ponts, de façon à pouvoir loger un plus grand nombre de passagers. En les privant de leur artillerie, devenue inutile pour leur nouveau service, on rendait disponible un poids considérable qui permit de leur ajouter une troisième batterie. Triste fin,

en vérité, pour de si beaux vaisseaux. Avoir été de superbes instruments de guerre et finir en navires de charge! *Sic transit gloria mundi*....

Les anciennes frégates à vapeur formaient alors, dans la liste de la flotte, un appoint considérable. Tout en servant, durant le temps de paix, de frégates amirales dans les stations lointaines, leur rôle en temps de guerre eût été de faire la guerre de course aux bâtiments de commerce ennemis. Et ici, il importe de faire une remarque. La célèbre phrase de la déclaration du traité de Paris de 1856 : *la course est et demeure abolie*, ne veut pas dire, comme on le croit souvent, que la poursuite ou la destruction du commerce ennemi est prohibé : elle ne vise que la capture des navires marchands par des bateaux n'appartenant pas à des marines de guerre. Elle ne donne plus aux armateurs le droit d'armer en course leurs propres navires, elle ne reconnaît plus aux États le droit d'octroyer des « lettres de marque » à des particuliers, mais elle maintient la légitimité des entreprises des bâtiments de guerre contre la flotte de commerce ennemi.

Dès 1857 on s'était donc préoccupé de construire des navires destinés à tenir la mer le plus longtemps possible, à croiser sur les routes fréquentées par les navires marchands et à courir sur ces navires. « Les frégates, disait un programme officiel, devaient de toute nécessité porter de larges approvisionnements et avoir une marche supérieure à la vapeur. » On construisit ainsi quelques frégates, puis on s'avisa que leur rôle de croiseurs pourrait être dévolu dans d'aussi bonnes conditions à des navires de moindre tonnage, par conséquent moins chers, et l'on se borna à mettre en chantier des corvettes à vapeur. Celles que nous avions déjà, *Primauguet*, *Dupleix*, etc., assez bien armées, n'étaient plus assez rapides pour l'époque; il fallut leur substituer un type plus puissant.

Le résultat des études faites sur ce sujet fut l'adoption, en 1865, du type *Infernet*, *Champlain*, *Sané*, *Dupetit-Thouars*, *Fabert*, etc.... A cette époque l'opinion se portait vers les gros calibres, aussi l'*Infernet* reçut-il à ses essais un armement de trois canons de 27, qui, jugé trop lourd, fut remplacé par des canons de 16, et enfin par dix canons de 14. C'étaient des navires en bois, fins, taillés pour la course, de 80 mètres de long sur 11 de large, ayant un déplacement de 1900 tonneaux. Ils pouvaient filer près de quinze nœuds, portaient assez de charbon pour franchir 6000 milles à la vapeur et se trouvaient par conséquent en mesure de faire la chasse aux paquebots d'alors, qui n'avaient pas les énormes vitesses de ceux de nos jours. A cette classe il faut rattacher le *Château-Renaud*, navire rapide et convenablement armé, sorti des chantiers

Normand, puis le *Jérôme Napoléon* et l'*Hirondelle* du même constructeur dont le premier filait quatorze nœuds et demi et le second dix-sept. Destinés à servir de yachts, ils avaient un armement restreint, mais leur vitesse supérieure leur permettait d'être employés au besoin comme « mouches » d'escadre, ainsi qu'on appelait en ce temps-là les bâtiments légers, mis à la suite des escadres pour les éclairer, leur porter des nouvelles, etc....

Les avisos, qui comprenaient les navires de 800 à 1300 tonneaux de déplacement, étaient en nombre respectable et divisés en deux classes : les plus grands

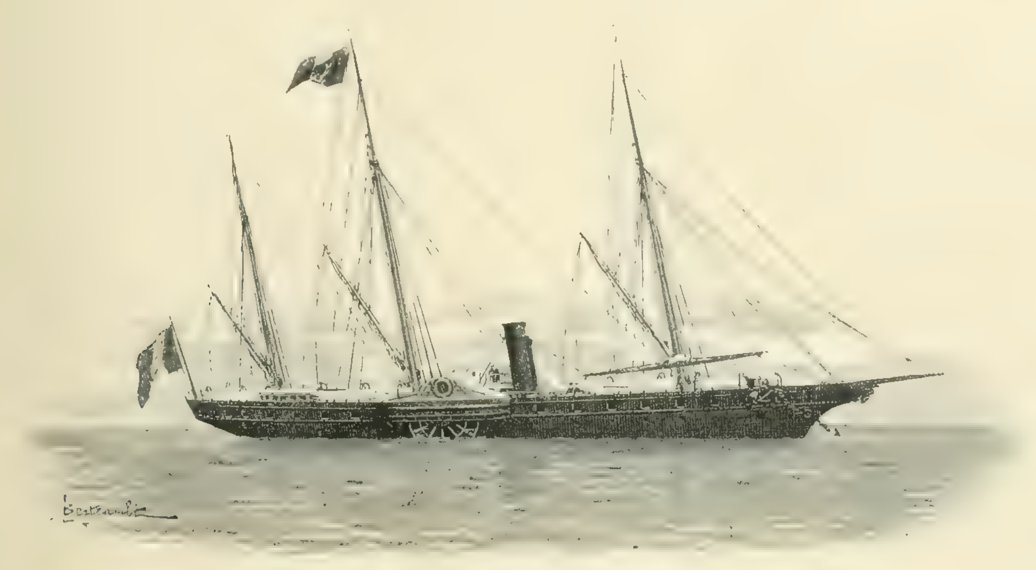


PERTE DU « RENARD » DANS LE CYCLONE DU 23 JUIN 1885.

portaient des canons de 14, les plus petits des canons de 12 ; la vitesse des meilleurs marcheurs ne dépassait pas onze nœuds, ce qui réduisait leur champ d'action, en temps de guerre, à la poursuite des seuls voiliers. Pendant la paix ils formaient le plus gros appoint des divisions navales lointaines. Le *Volta*, l'*Hamelin*, le *Limier*, le *Talisman*, le *Diamant*, l'*Adonis*, etc., ont laissé dans la marine le souvenir de navires élégants, commodes, bons marins, agréables à commander et qui pouvaient — en leur jeunesse — supporter sans désavantage la comparaison avec leurs similaires des autres marines. Leur nombre se grossit, en 1864, du *Renard*, type entièrement nouveau, dû à un officier de marine, le commandant Beleguic. Il se distinguait par une rentrée très

accentuée et par un éperon d'une très grande longueur, qui avait pour but de donner de la vitesse. Cette idée d'un éperon de vitesse fut souvent appliquée dans les constructions ultérieures. Le *Renard*, après avoir beaucoup servi, eut une fin malheureuse : il se perdit corps et biens, dans la courte traversée d'Obok à Aden, pendant un cyclone qui dévasta ces parages en 1885.

Au-dessous des avisos venaient les canonnières. On confond sous cette dénomination des navires de rôles très différents, possédant tous cependant un trait commun : celui d'être armés d'un ou de deux canons, de calibre très gros relativement à leurs modestes dimensions, de sorte que ce sont pour ainsi dire



LE YACHT IMPÉRIAL L' « AIGLE ».

des affûts flottants. Destinés tout à la fois à la défense et à l'attaque des côtes et pouvant par conséquent avoir à remonter des fleuves et des rivières ou à pénétrer dans des estuaires peu profonds, les canonnières doivent avoir un faible tirant d'eau. La faiblesse du tirant d'eau, jointe à une longueur modérée, ne laisse pas une grande place disponible à l'appareil moteur. Il faut donc se résigner, sur les canonnières, à avoir de petites vitesses. Les plus grandes canonnières, dites canonnières de mer, reçurent une mâture, telles l'*Hyène*, le *Jaguar*, etc.; d'autres, plus spécialement destinées aux rivières, en furent dépourvues. C'était le cas des canonnières dites de Cochinchine, et enfin des canonnières Farcy, qui firent à leur apparition quelque bruit dans le monde.

Pour terminer cette nomenclature il faut citer de petits navires généralement à roues (les roues permettant d'avoir de moindres tirants d'eau) qui,

sous le nom d'avisos de flottille, desservaient les côtes et les fleuves de nos possessions d'outre-mer, navires sans puissance militaire et sans vitesse, n'ayant qu'un rôle de simple police et ne servant qu'à montrer le pavillon tricolore aux peuplades barbares soumises à notre autorité.

Il convient enfin de mentionner en dernier lieu un fort beau spécimen d'architecture navale construit en 1858, sur les plans de Dupuy de Lôme, pour servir de yacht impérial et qui fut baptisé l'*Aigle*. Long de 83 mètres sur 11 de large, il atteignit la vitesse, très rare à l'époque, de quatorze nœuds. L'élégance de ses formes était remarquable, la finesse de sa coque, la gracieuse inclinaison de sa mâture, la justesse de ses proportions le firent citer comme un modèle. Son installation intérieure avait été ordonnée sur les indications fournies par l'Impératrice elle-même ; les tentures, les meubles, jusqu'aux moindres objets, avaient été choisis par elle. Les logements étaient spacieux : une salle à manger tenant toute la largeur du navire pouvait recevoir plus de vingt convives ; à l'arrière, dans un grand salon entouré de divans se trouvaient un piano et de jolies vitrines formant bibliothèque ; puis venaient une chambre pour l'Empereur, sobrement meublée ; une chambre pour l'Impératrice, plus coquette et plus riante ; une chambre pour le Prince impérial ; enfin d'autres cabines, pour les personnes de la suite. Sur le pont une sorte de kiosque, fermé par des glaces, servait de fumoir.

L'équipage était choisi : les matelots, vêtus de l'uniforme ordinaire, mais en drap fin, portaient des souliers vernis et avaient, en outre, sur le tricot à raies bleues et blanches, un N doré et surmonté de la couronne impériale. Tout à bord était brillant, riche, luxueux.

C'est sur l'*Aigle*, escorté par l'escadre cuirassée, que l'Empereur fit, en 1865, son voyage en Algérie ; c'est avec l'*Aigle* que le Prince impérial visita, en 1868, Cherbourg et Brest ; c'est sur l'*Aigle* que l'Impératrice accomplit son voyage triomphal en Orient, lors de l'inauguration du canal de Suez.

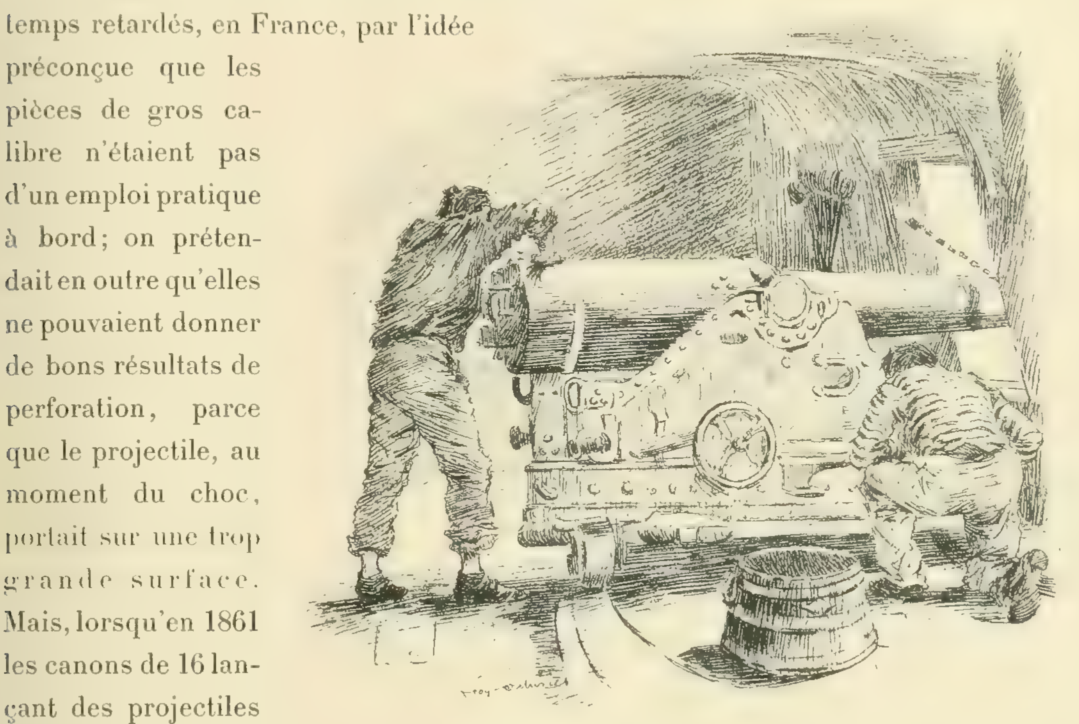
Un an plus tard, à la chute de l'empire, l'*Aigle*, inutile et morne, fut amarré dans un des bassins de Toulon, puis transféré à Cherbourg. On l'employa une fois, en 1873, pour aller chercher à Portsmouth le chah de Perse. Mais alors on le débaptisa. Il n'y avait plus d'empire, il ne devait plus y avoir d'aigle : on l'appela le *Rapide*.

La république, qui se flatte de n'admettre que des dépenses utiles, n'a plus voulu entretenir ce bâtiment de luxe et d'apparat. Elle a jugé qu'un yacht serait inutile à celui qui la préside. En 1891, le marteau du commissaire priseur a dispersé aux enchères les meubles, les rideaux, les sièges et les glaces

de l'*Aigle*. Quelques mois plus tard, le navire lui-même était livré au plus offrant et dernier enchérisseur. Il y a quelque tristesse, n'est-ce pas? à songer à cette vente et à cette fin. C'est, malgré tout, un peu du passé brillant de la France qui s'en est allé. *Sunt lacrymæ rerum...*

IV. — L'ARMEMENT

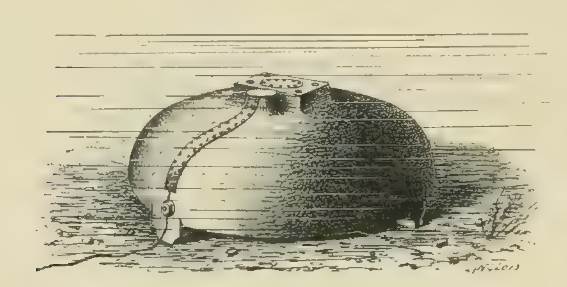
Le défi porté à l'artillerie par le cuirassement des murailles nécessitait l'emploi de nouvelles pièces, à la place du canon de 16 rayé. Malheureusement les progrès de l'artillerie furent assez longtemps retardés, en France, par l'idée préconçue que les pièces de gros calibre n'étaient pas d'un emploi pratique à bord; on prétendait en outre qu'elles ne pouvaient donner de bons résultats de perforation, parce que le projectile, au moment du choc, portait sur une trop grande surface. Mais, lorsqu'en 1861 les canons de 16 lançant des projectiles d'acier de 45 kilogrammes furent décidément reconnus insuffisants contre les cuirasses de 12, on se résolut à chercher, dans l'augmentation du calibre, des éléments de destruction convenables. Au mois de novembre 1863 on essaya à Gâvres le premier canon en fonte de 24 centimètres, qui perfora de ses projectiles une muraille de 15 centimètres. L'année suivante on établit trois pièces des calibres de 19, 24 et 27, destinées à l'armement des cuirassés. Modifiées en 1866, ces pièces furent aussitôt mises en service. Si on leur reprochait une vitesse trop faible d'environ 350 mètres, elles perçaient du moins les cuirasses alors



CANON DE 14 DU MODÈLE 1870.

en usage. Le boulet du canon de 19, pesant 75 kilogrammes, traversait les plaques de 12 jusqu'à 800 mètres de distance. Le boulet de 24, pesant 144 kilogrammes, traversait les plaques de 15, jusqu'à 1200 mètres. Le boulet de 27, pesant 216 kilogrammes, perçait les plaques de 20 à 800 mètres, celles de 22 à bout portant; quant aux plaques de 15, il les traversait franchement à plus de 2000 mètres. Les obus de ces canons pesaient respectivement 52, 100 et 144 kilogrammes, avec des charges intérieures de poudre pesant deux kilos, quatre kilos et demi et sept kilos et demi.

Tous ces canons de grande puissance étaient en fonte et se chargeaient par la culasse. Depuis 1860, en effet, notre artillerie de marine avait adopté un excellent système de fermeture de culasse. Venaient ensuite un canon de 16, un canon de 14, également munis d'appareils de culasse, un obusier de 22, se chargeant par la bouche, enfin des canons de bronze de 12 et de 4 empruntés au département de la guerre et qui servaient soit à armer les navires de faibles dimensions ou les gaillards des grands navires, soit à suivre à terre les compagnies de débarquement.



TORPILLE-CRAPAUD.

Les matelots étaient armés du fusil ordinaire de l'infanterie. Ils reçurent donc le chassepot en 1868, au moment où il fut adopté par le ministère de la guerre. Les gabiers placés dans les hunes pendant le combat continuaient, comme par le passé, à être munis de grenades lancées à la main.

En signalant les progrès de l'art de détruire, je dois mentionner une innovation qui était venue s'ajouter aux ressources de l'ancienne tactique maritime. Elle n'était pas encore en usage *sur* les navires, mais seulement *contre* eux; néanmoins on pouvait prédire qu'un jour prochain viendrait où ces nouveaux et terribles engins seraient employés à bord : je veux parler des torpilles. Elles firent leur première apparition dans les eaux de Cronstadt en 1855, pendant la guerre de Crimée. Inventés par le professeur Jacobi, elles consistaient en vases coniques remplis de poudre, mouillés en travers des passes. Le navire, en les choquant, actionnait un mécanisme inflammatoire, qui communiquait le feu à la poudre. Un navire anglais, le *Merlin*, envoyé en reconnaissance, fut fort endommagé par une de ces *jacobis*. Les Américains, pendant leur guerre de Sécession, perfectionnèrent les jacobis en les employant sous toutes les formes,

en les enflammant par l'électricité, en les laissant dériver au fil du courant, en les faisant porter par des canots sur les flancs de leurs ennemis. Les procédés des Américains restaient encore rudimentaires, mais les effets de leurs torpilles étaient souvent très sérieux et indiquaient clairement qu'un nouvel élément venait d'être introduit dans la guerre navale. En France on se mit à l'œuvre aussitôt pour étudier les torpilles et leur mode d'emploi, et l'on décida, pour commencer, que les abords de nos ports et de nos rades seraient garnis de torpilles de fond, que des fils électriques relieraient à des postes d'inflammation sur le rivage. On les baptisa du nom de *torpilles-crapauds*, à cause de leur forme basse et aplatie, et de leur aspect lourd et disgracieux.

V. — L'EXPÉDITION DU MEXIQUE. — LA GUERRE DE 1870

De l'expédition du Mexique il y a peu de chose à dire dans un livre qui doit se borner à mentionner les opérations maritimes. La flotte n'y a été, pour ainsi dire, chargée que de la pénible et ingrate mission de transporter les troupes, de bloquer les côtes et d'occuper quelques points du littoral. Commandée par le vice-amiral Jurien de la Gravière, la marine n'a point failli à sa tâche. Dans les petites escarmouches entre nos navires et les batteries juaristes, nos marins se conduisirent vaillamment, et ceux d'entre eux qui furent débarqués pour renforcer les troupes de terre se montrèrent durs aux privations, âpres au combat, dédaigneux de la maladie. Relégués avec leurs camarades de l'infanterie de marine dans les Terres-Chaudes, où la fièvre jaune les décimait cruellement, ils ont pu lire dans les documents officiels de l'époque cette phrase singulière, sinon cruelle : « Que les familles se rassurent : il n'y a de malsain au Mexique que les Terres-Chaudes et elles sont occupées par la marine. »

Il n'était malheureusement pas donné à notre marine de fournir sur mer une carrière plus brillante au cours de notre terrible guerre de 1870. La flotte prussienne, composée alors de cinq cuirassés, dont deux de petite dimension, était dans une telle infériorité numérique que c'eût été folie de sa part de s'aventurer dans une guerre navale. Il eût fallu, pour croire à cette éventualité, attribuer aux Allemands un manque de sagesse et de prévoyance dont ils ne nous ont, hélas! donné aucune preuve. La seule décision que le gouvernement prussien eût à prendre était de réduire sa marine à un rôle strictement défensif. C'est ce qu'il s'empressa de faire.

Dès le 16 juillet, trois jours avant la déclaration de guerre, l'escadre prus-

sienne, commandée par le prince Adalbert, prévenue à temps sur la côte d'Angleterre où elle évoluait, avait mouillé dans la Jahde, à l'embouchure de l'Elbe et du Weser. Quelques jours plus tard il ne restait hors des ports allemands que les bâtiments qu'il n'avait pas été possible de rappeler, c'est-à-dire ceux qui servaient dans les stations lointaines. Ces navires étaient les corvettes *Medusa* et *Hertha* dans les mers de Chine, la corvette *Arcona* et la canonnière *Meteor* dans l'océan Atlantique. Quant aux deux grands ports de guerre, Wilhemshaven sur la mer du Nord, Kiel sur la Baltique, ils étaient mis en état de sérieuse défense par des batteries et par des torpilles.

Dans ces conditions, quel rôle notre marine allait-elle jouer? Trois objectifs différents se présentaient pour elle. Elle pouvait, avec sa belle flotte de transports, tenter sur les côtes prussiennes une diversion militaire, un grand débarquement qui aurait, comme le craignait de Moltke, immobilisé loin du principal théâtre de la guerre un ou plusieurs corps d'armée prussiens. Elle pouvait encore procéder à une attaque de vive force sur Wilhemshaven, où se tenaient les meilleurs navires de nos ennemis. Elle pouvait enfin se borner à sauvegarder notre commerce et notre littoral en maintenant, par un blocus étroit, les forces navales allemandes hors d'état de nous nuire.

Nous avions, au moment du conflit Hohenzollern, deux escadres organisées : l'une dans la Méditerranée, commandée par l'amiral Fourichon, forte de six cuirassés; la seconde, dans la Manche, commandée par l'amiral Dieudonné, forte de trois cuirassés. La première, renforcée d'un septième cuirassé et d'un certain nombre de corvettes ou d'avisos, arriva le 11 août devant Heligoland, mettant en état de blocus la partie des côtes allemandes comprenant les embouchures du Weser, de l'Elbe et de la Jahde. La seconde, renforcée de quatre cuirassés et placée sous le commandement du vice-amiral Bouët-Willaumez, partit de Cherbourg le 24 juillet, se dirigeant vers la Baltique pour en bloquer les côtes allemandes et surveiller Kiel.

Je viens de citer deux dates, et sans doute ceux qui me lisent feront la réflexion que l'entrée en lice de nos escadres a été bien tardive. Quelque pénible que puisse être cette constatation, il faut la faire : la marine n'était pas mieux préparée que l'armée de terre à soutenir une guerre qu'il était aisé pourtant de prévoir et de redouter, depuis 1866, depuis Sadowa. La déclaration de guerre surprit la marine sans plan arrêté, sans objectif décidé, sans préparatifs d'aucune sorte. A Cherbourg on était démuni des cartes nécessaires à la navigation dans les eaux allemandes : tout trahissait le désarroi. « Dans les conseils du gouvernement, a écrit l'amiral Bourgeois, on discutait la nomination

du commandant de l'escadre du Nord, lorsque celle-ci aurait déjà dû être à la mer, à la recherche de l'escadre prussienne. Et lorsque ce commandant fut nommé, on l'envoya dans la Baltique où le port de Kiel était vide, tandis que l'ennemi fortifiait l'embouchure de la Jahde qui abritait ses bâtiments et semait de torpilles les passes de tous ses ports. »

L'une des premières mesures du département de la marine avait été l'armement de tous les navires légers susceptibles d'être envoyés à la poursuite du commerce allemand. La déclaration de guerre avait été si inopinée qu'il était possible d'escompter la capture d'un grand nombre de bâtiments ennemis, naviguant avec sécurité, dans la complète ignorance du grave conflit qui venait d'éclater. Sur toutes les grandes routes maritimes, en particulier aux atterrages de la Manche, on envoya des croiseurs, tels le *Château-Renaud*, le *Laplace*, le *Limier*, le *Bourayne*, le *D'Estrées* et bien d'autres avisos. Ces navires sillonnèrent en tous sens les mers voisines de la Prusse. Ils n'y eurent jamais d'engagements avec les croiseurs prussiens; mais ils y firent de nombreuses et riches prises.

En même temps le ministre s'occupait de réunir les éléments de la grande diversion militaire à opérer du côté de la Baltique. Une division d'infanterie de marine était, dans ce but, concentrée à Cherbourg avec les transports nécessaires. Cette expédition s'annonçait avec des chances de succès et elle avait la faveur de l'opinion : on pensait que nos escadres garderaient la mer libre à nos transports, que le débarquement s'exécuterait sous la protection de ces escadres, qu'on agirait par terre et par mer contre Kiel et contre les autres points du littoral qu'il serait utile d'enlever à l'ennemi. Tout le monde, en France, faisait des vœux pour ce projet; chacun y trouvait de quoi nourrir ses illusions : le débarquement, c'était peut-être le signal d'un soulèvement dans le Hanovre, c'était peut-être le point de départ d'une alliance avec le Danemark, c'était encore..., c'était le rêve! La fortune des combats empêcha ce plan d'aboutir. Les désastres de nos armées, consommés dès les premiers jours de la lutte, ne permirent pas à la marine de jouer ce rôle. Après Wissembourg et Reichshofen, il ne pouvait plus être question de distraire un seul soldat de notre frontière envahie; il fallait lutter pour défendre pied à pied notre sol et non plus porter la guerre au dehors.

Cette expédition ayant été écartée par la fatalité des événements, il restait, croyait-on, à nos escadres cuirassées la faculté de tenter une attaque de vive force sur Wilhemshaven. La destruction de ce port, suivie de la capture des navires qu'il renfermait, était un objectif assurément digne de cette flotte

cuirassée qui nous avait coûté tant de soins et tant de peines à faire puissante et redoutable. Certes l'audace d'entreprendre une aussi périlleuse conquête ne manquait ni à nos marins ni aux chefs qui les commandaient. Il leur manquait, chose triste à dire, car cela dénote une coupable imprévoyance, des navires capables de mener à bien une expédition de ce genre. Les côtes allemandes, basses et sablonneuses, ne pouvaient être approchées que par des navires à faible tirant d'eau; or nos frégates cuirassées calaient $8^{m},40$, les corvettes cuirassées $6^{m},90$, et l'*Océan*, le plus puissant vaisseau de notre flotte, celui dont les canons auraient eu le plus d'effets nuisibles, avait besoin de plus de 9 mètres



L'AVISO LE « D'ESTRÉES ».

d'eau pour pouvoir flotter : il se serait tenu trop loin des forts et batteries prussiennes pour pouvoir les réduire.

Dès lors c'était le blocus qui, seul, incombait à nos cuirassés, le blocus avec ses rigueurs, avec ses privations, avec ses besognes pénibles, avec ses corvées ingrates, accomplies sans la moindre espérance d'un peu de gloire à acquérir. Tandis que certains bâtiments croisaient en tous sens, d'autres faisaient leur charbon en pleine mer en se rapprochant d'un navire de charge. De jour, de nuit, la veille était incessante. Le seul mouillage que l'escadre de la mer du Nord pouvait prendre était celui de Heligoland, où l'on se trouvait exposé à tous les vents, où la mer toujours grosse gênait toutes les opérations. Quand les mauvais temps apparurent en septembre, les dangers de la navigation vinrent

redoubler les difficultés du blocus. Dans un coup de vent des plus violents, le 7 septembre, l'escadre dut prendre le large pour ne pas se voir exposée à être jetée à la côte; elle brûla son charbon, des navires firent des avaries, et l'amiral Fourichon dut ramener en toute hâte son escadre à Cherbourg.

Quant à l'escadre de la Baltique, il ne lui resta, à elle aussi, d'autre objectif que le blocus : elle n'avait ni les navires capables de s'approcher des côtes à



LES CANONNIÈRES FARCY AU VIADUC D'AUTEUIL.

bonne portée, ni les troupes nécessaires pour tenter une diversion à terre. « Trop forte en apparence pour ne rien faire, a écrit M. le commandant Chevalier, trop faible en réalité pour entreprendre quoi que ce soit de sérieux, elle se trouva dans une sorte de position fausse, extrêmement pénible pour son personnel et dont son chef eût vivement souhaité de la faire sortir par quelque action militaire. Mais que pouvait-il tenter? Attaquer Kiel, il n'en avait pas l'ordre et il n'en avait pas les moyens. Tirer sur une ville ouverte, sa propre volonté, les traditions de générosité française, non moins que les ordres du ministre, très formels à ce sujet, ne le lui permettaient pas. » Cette escadre était

donc condamnée à l'impuissance. Elle fut rappelée et arriva à Cherbourg le 17 septembre.

Deux ou trois incidents seulement marquèrent le séjour de nos bâtiments dans les eaux allemandes. « L'aviso *Grill*, yacht du roi de Prusse, et quelques canonnières parurent quelquefois, notamment le 17 août, au large des côtes, mais les bâtiments restaient à petite distance de terre, conservant ainsi une ligne de retraite assurée, et ils disparaissaient aussitôt que nous les poursuivions. Le 21 août, la *Nymphe* sortit de Neufahrwasser, se dirigeant sur l'escadre française mouillée devant Dantzig. La présence de ce bâtiment fut signalée par la chaloupe à vapeur de service. La corvette cuirassée *Thétis*, de garde pendant cette nuit, fila la chaîne de son ancre sans perdre un moment, et elle se mit à la poursuite du navire suspect. La *Nymphe* vira de bord, et elle rentra au port immédiatement.... Dans la mer du Nord, dit encore M. le commandant Chevalier, l'escadre prussienne n'a pas tiré de sa situation le parti qu'elle comportait. Deux ou trois fois on aperçut les cuirassés allemands doublant l'île Wangerooge et faisant route sur nos éclaireurs. Avant que les frégates françaises expédiées pour soutenir la frégate de garde fussent arrivées à portée du canon de l'ennemi, les navires prussiens étaient rentrés dans la Jahde. »

Pendant ce temps l'invasion avait couvert toute la région de l'Est. Paris était menacé. Dès le 7 août, l'amiral Rigault de Genouilly, ministre de la marine, estimant qu'aucune action militaire sérieuse n'était désormais possible sur mer, avait sollicité et obtenu pour la marine l'honneur de défendre tous les forts de la capitale. Le département donna donc l'ordre de former dans les ports douze bataillons de marins, comprenant tous les matelots canonniers et fusiliers disponibles. On en trouva les éléments dans les équipages rassemblés à Cherbourg et à Brest et destinés au corps expéditionnaire de la Baltique, dont le départ venait d'être contremandé. L'équipage du vaisseau-école des canonniers, le *Louis XIV*, commandé par le capitaine de vaisseau Krantz, fournit le plus important et le plus solide contingent de matelots canonniers : 8308 officiers ou marins arrivèrent ainsi à Paris dans le courant du mois d'août. En même temps, une flottille composée de navires de divers modèles fut destinée à opérer sur la Seine. Elle se composait de cinq batteries flottantes démontables, huit canonnières démontables, six vedettes, une canonnière Farcy, un yacht de rivière. La plupart de ces petits navires étaient destinés à opérer sur le Rhin sous les ordres du contre-amiral Exelmans, mais l'investissement de Strasbourg les avait rendus inutiles. On les conserva à Paris. Le commandement en chef des marins

fut confié, le 8 août, au vice-amiral de la Roncière le Noury. La flottille était sous les ordres du capitaine de vaisseau Thomasset.

Lorsqu'après le désastre de Sedan, les Prussiens se dirigèrent sur Paris, on dut s'applaudir hautement de l'initiative prise par l'amiral Rigault de Genouilly. Grâce à lui, les forts de l'enceinte étaient armés par des canonniers expérimentés, le commandement des divers secteurs était dévolu à des officiers de marine, la défense était organisée sur des bases solides : l'ennemi devait se heurter à de sérieux adversaires en venant s'attaquer au cœur même de la patrie.

Ne perdant pas de vue la nécessité du blocus de l'Allemagne, l'amiral Fourichon, devenu ministre du gouvernement de la Défense nationale, constitua, avec les deux escadres de la Baltique et du Nord, deux nouvelles divisions destinées à paraître, chacune à leur tour, dans la mer du Nord sous le commandement des amiraux Penhoat et de Gueydon. Celle de ces deux divisions qui n'était pas à la mer restait prête à toute éventualité, soit à Cherbourg, soit à Dunkerque. Une division navale comprenant des avisos, des canonnières et des batteries flottantes fut envoyée au Havre avec la mission de concourir à la défense de la ville. Quelques navires de flottille furent armés et expédiés sur la Seine. Deux batteries blindées remontèrent jusqu'à Lyon. On désarma tous les navires qui ne parurent pas nécessaires; ceux que l'on conserva en état d'armement débarquèrent leurs fusiliers et la moitié de leurs canonniers, ainsi qu'un certain nombre d'officiers. Avec ces éléments on constitua des bataillons destinés à l'armée de la Loire et à l'armée du Nord : 19 000 canonniers, fusiliers ou matelots de pont, 400 officiers de tous grades furent ainsi fournis à la défense nationale.

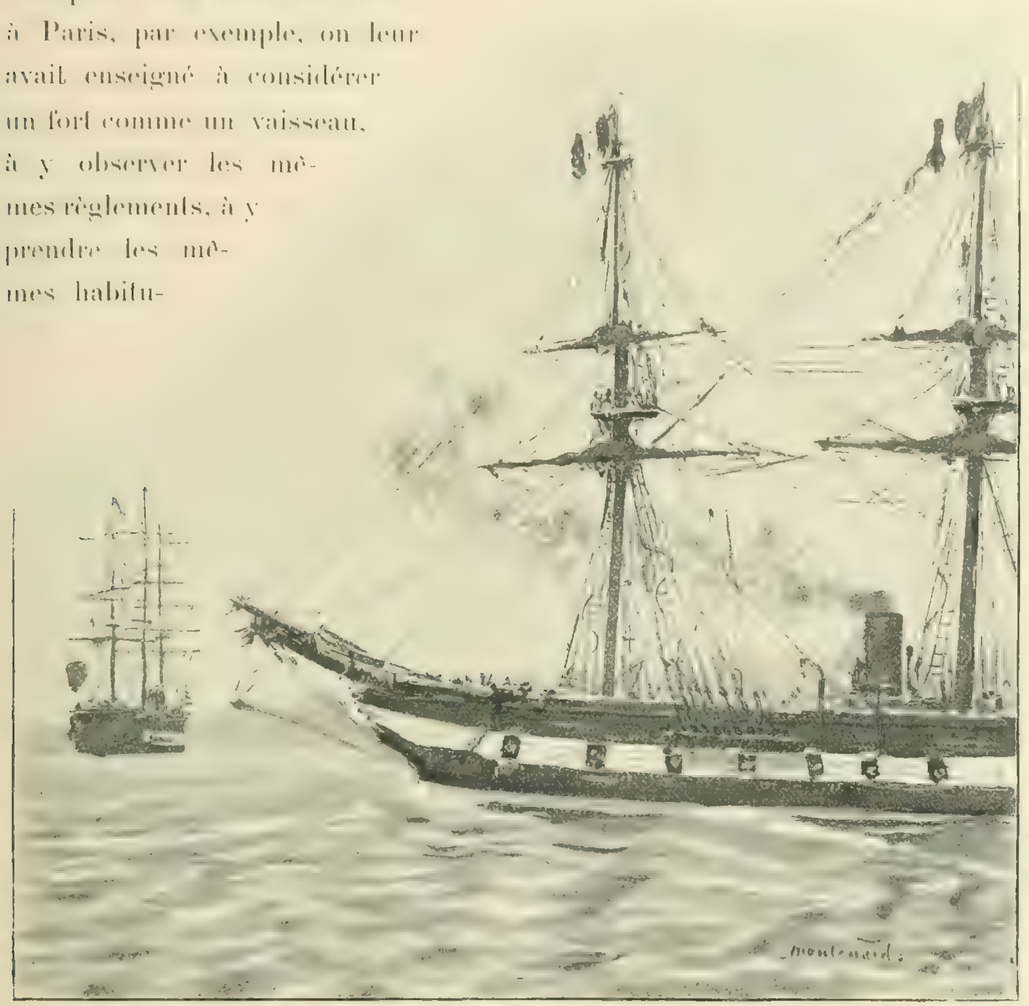
L'histoire de la marine se confond alors avec l'histoire de nos armées, histoire douloureuse à relire, douloureuse à raconter. Les défaites succédèrent aux défaites, les revers nous accablèrent sans que jamais la victoire vînt un seul jour récompenser nos efforts désespérés. Dans cette ruine de notre vieille gloire militaire, dans cet effondrement de la patrie, les marins du moins surent montrer — et ce sera leur éternel honneur — qu'il restait encore dans nos rangs des cœurs ardents dont rien ne pouvait lasser la vaillance. Les amiraux improvisés généraux furent à la hauteur des événements, et les noms de Jauréguiberry et de Jaurès demeureront à jamais parmi les meilleurs de nos chefs d'armée. Les matelots devenus soldats déployèrent les plus nobles vertus guerrières, l'audace, l'énergie, l'endurance, le mépris des fatigues, et leur sang versé dans les plaines de la Loire ou du Nord leur valut la légitime reconnaissance de la patrie blessée.



... ILS EMPORTAIENT AVEC EUX LA DERNIÈRE ESPÉRANCE D'UN RETOUR DE LA FORTUNE...

Certes je ne veux pas prétendre que dans les temps malheureux dont je parle on n'ait trouvé que dans la marine l'esprit de dévouement et de sacrifice, la conscience de grands devoirs à remplir. A côté des marins, les débris de notre armée active, les mobiles, les corps francs eux-mêmes ont donné de beaux exemples de courage et de patriotisme, et ce serait une criante injustice que de décerner aux seuls marins des éloges mérités par tous. Les matelots descendus de leurs navires ont bénéficié des circonstances :

ils vivaient en fractions organisées, ayant leurs cadres, leurs sous-officiers et leurs gradés ; la cohésion, si nécessaire à des troupes combattantes, ne leur faisait pas défaut, tandis qu'elle manquait totalement aux bataillons formés en hâte de soldats de toutes provenances, et enrégimentés dans nos derniers corps d'armée; ils apportaient enfin avec eux leur esprit militaire, leur forte et solide discipline. Dès leur installation à Paris, par exemple, on leur avait enseigné à considérer un fort comme un vaisseau, à y observer les mêmes règlements, à y prendre les mêmes habitu-



LA « BELLONE » PROVOQUANT L'« ARCONA » EN RADE DE FAYAL.

des, à y suivre le même régime. On leur faisait employer le même langage qu'à bord : ils faisaient partie de l'*équipage* de tel ou tel fort, ils étaient *embarqués* administrativement sur le *Louis XIV*, ils ne pouvaient sortir du fort sans demander la permission d'*aller à terre*. Les parapets étaient les *bastingages*, les embrasures les *sabords*. On allait fumer à la *mèche*. La *marchande* venait tous les jours, comme à bord, à des heures prescrites, étaler à une place

déterminée des vivres et de menus objets utiles, contrôlés à l'avance par le *capitaine d'armes* et l'*officier en second*. Rien n'était ainsi changé à leur vie accoutumée. La règle demeurait la même pour eux, qu'ils fussent aux forts de Romainville et de Montrouge ou sur le pont de la *Flandre* et de l'*Océan*. Ils se retrouvaient à terre tels qu'ils étaient à bord, sans avoir à faire l'éducation préalable qu'il fallait imposer à leurs compagnons d'armes. Leurs uniformes, venus des magasins des ports et renouvelés au fur et à mesure des besoins, contrastaient avec les costumes aux couleurs étranges dont on habillait les pauvres *moblots*, vareuses grises, brunes ou noires avec des pantalons quelconques à bandes rouges et des képis informes. Aussi, quand, aux jours des sorties, les troupes défilaient dans les rues pour aller au combat, les hourras de la foule saluaient les marins, dont l'allure martiale faisait battre les cœurs. Ces hommes disciplinés et bien tenus, marchant résolument au devoir, emportaient avec eux la dernière espérance d'un retour de la fortune.

Tandis qu'en France des milliers de marins concouraient à défendre le sol même du pays, sur les mers lointaines, nos stations navales avaient pour mission d'intercepter le commerce allemand et, s'il était possible, d'attaquer les quatre bâtiments prussiens qui naviguaient loin d'Europe au moment de la déclaration de guerre. Les deux corvettes *Hertha* et *Medusa* furent tenues étroitement bloquées par notre division navale du Japon et jamais elles ne se risquèrent à sortir des eaux neutres qui les protégeaient, bien qu'elles se soient trouvées en forces équivalentes aux nôtres, et que nos navires leur aient à plusieurs reprises proposé le combat. L'*Arcona*, réfugiée d'abord aux Açores et plus tard à Lisbonne, fut constamment suivie et surveillée. D'ailleurs cette corvette, qui ne parut avoir d'autre préoccupation que de s'assurer un abri, n'entreprit rien contre nos bâtiments de commerce. La frégate de troisième rang *Bellone*, portant le pavillon du contre-amiral Bourgois, eut pendant quelque temps la mission de surveiller l'*Arcona*. Celle-ci se trouvait alors sur la rade de Fayal aux Açores. La *Bellone*, que cette surveillance énervait à la longue, estima qu'il serait plus simple pour les deux navires de dénouer la situation par un combat. Elle se présenta certain jour devant Fayal, en se livrant de façon ostensible à des préparatifs qui ne pouvaient laisser aucun doute sur ses intentions : les sabords ouverts laissant voir les canonniers à leurs pièces, le reste de l'équipage en armes garnissant les plats-bords, elle circula pendant plusieurs heures dans la rade, sans y mouiller, comme pour inviter le navire ennemi à prendre le large à sa suite. L'*Arcona* ne sortit pas : devant ce défi qu'elle pouvait relever, puisqu'elle était de même force que la *Bellone*, elle

demeura impassible et muette. La satisfaction d'un combat longtemps souhaité ne fut pas donnée à nos marins.

L'aviso *Bouvet*, commandé par le capitaine de frégate Franquet, tenait de même sous sa surveillance la canonnière *Meteor* dans les eaux de la Havane. Le commandant du *Bouvet* proposa au capitaine allemand une rencontre. Le cartel fut accepté, et les deux bâtiments prirent le large au jour convenu. Lorsqu'ils furent en dehors des eaux territoriales, le combat commença. Le *Bouvet* était armé de canons de 12 en bronze d'une puissance insignifiante; le *Meteor*, au contraire, avait une artillerie sérieuse. Le capitaine du *Bouvet* jugea que dans ces conditions un combat à coups de canon pouvait tourner contre lui et il se décida à hâter le dénouement en abordant franchement le *Meteor*. C'est ainsi qu'il opéra. Le choc jeta en bas la mâture du prussien, et les débris de bois et de cordes accumulés sur son arrière paralysèrent son hélice. Au moment où le *Bouvet* se préparait à un second abordage plus décisif que le premier, un boulet prussien creva un tuyau de vapeur, qui immobilisa, à son tour l'aviso français. Celui-ci mettait à la voile pour recommencer une troisième fois son attaque par le choc, quand les juges du camp, c'est-à-dire les capitaines des bâtiments espagnols qui avaient accompagné les deux adversaires et qui étaient restés jusque-là simples spectateurs de la lutte, intervinrent en disant que les deux navires étaient rentrés dans les eaux territoriales. Le *Meteor* et le *Bouvet* regagnèrent le port.

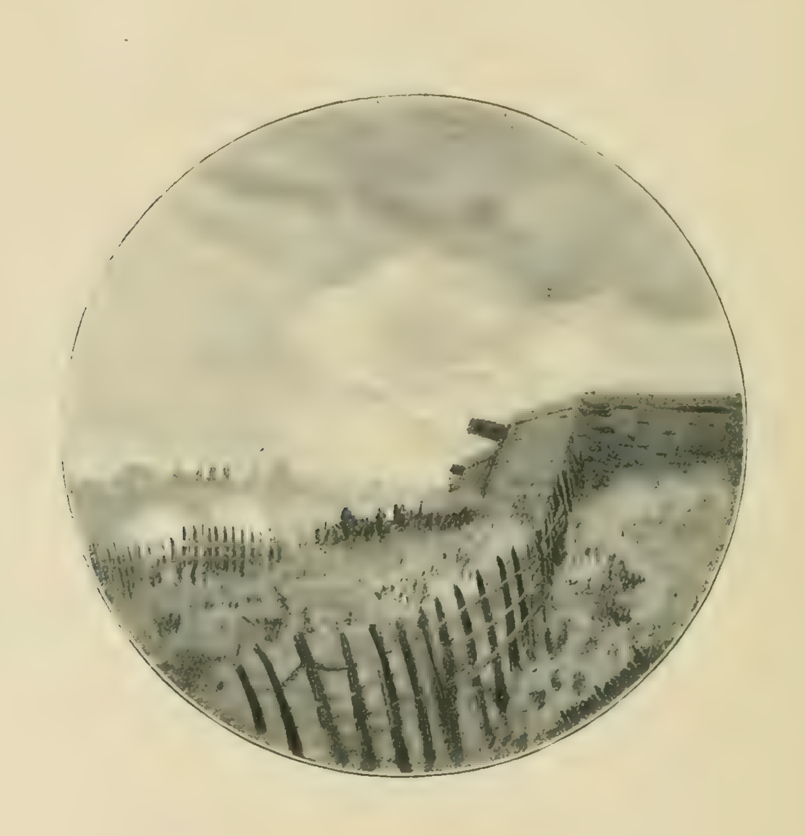
Un autre navire allemand, l'*Augusta*, fit preuve d'une belle audace. Trompant nos croiseurs, il alla faire du charbon en Irlande, descendit sur nos côtes, enleva un navire marchand devant Brest, un autre devant la Gironde, poursuivit un petit navire de servitude appartenant au port de Rochefort. Après quoi il rentra à Vigo, où il resta bloqué jusqu'à la conclusion de l'armistice.

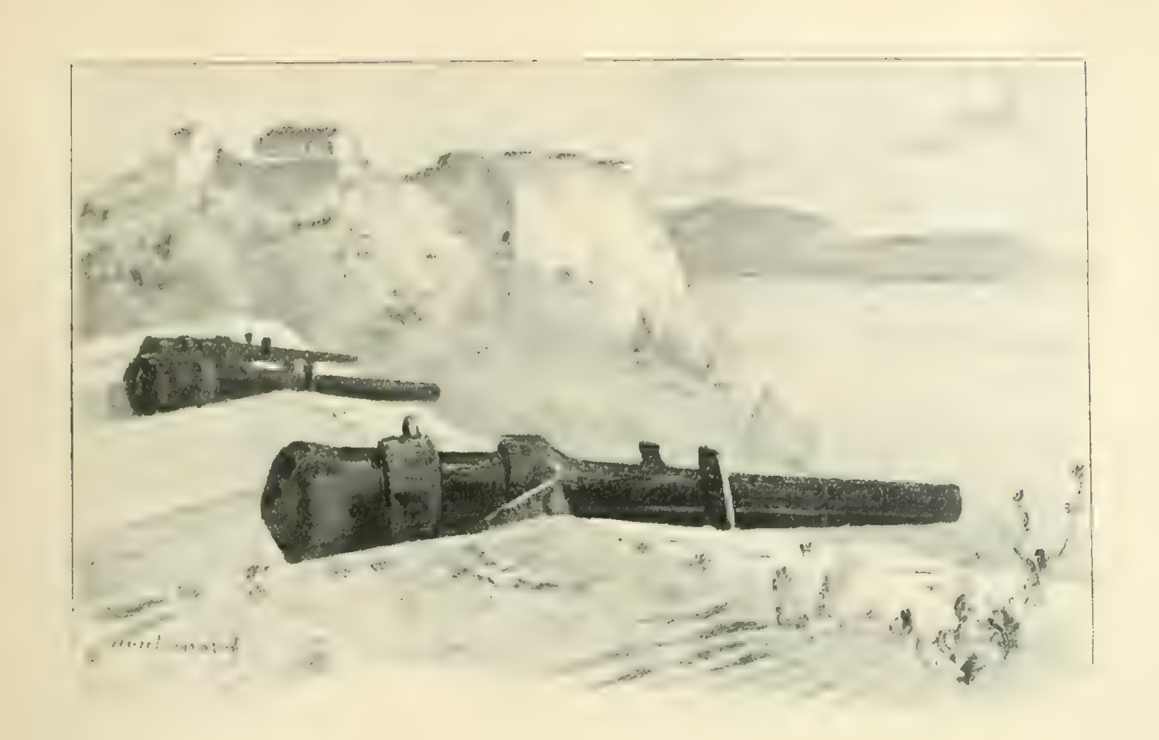
Pendant la répression de l'insurrection de la Commune, les marins qui avaient servi au siège de Paris furent incorporés dans l'armée de Versailles. Ils prirent part à toutes les opérations de cette triste campagne, qui prolongea si douloureusement les souffrances du pays, en lui faisant connaître une fois de plus les horreurs de la guerre civile.

Ici s'arrête le récit de cette fatale guerre, de cette « année terrible », comme a dit le poète. La marine n'a pas eu à y jouer le rôle capital que lui assurait à première vue sa supériorité sur la flotte ennemie, mais elle a rendu, quoi qu'on ait pu dire, des services de premier ordre, dont le pays doit lui savoir gré. Grâce à elle, nous avons toujours reçu des nations neutres, aussi facilement qu'en pleine paix, les vivres, les armes, les objets d'équipement dont nous

avions besoin pour continuer la lutte opiniâtre que l'honneur nous commandait. Et, quand il s'est agi d'arrêter l'envahisseur, les marins, descendus de leurs navires, ont vaillamment combattu dans les rangs de nos dernières armées, donnant autour d'eux le plus salutaire exemple de discipline et de dévouement.

Quelques années après 1870, le général Saussier, recevant à Alger des officiers de marine, se félicitait de se retrouver parmi eux. « Mon cœur de patriote, leur disait-il, n'oublie pas vos services passés : c'est vous qui avez relevé l'épée de la France que nous avions laissé tomber sur les champs de bataille. »





BATTERIES DE CÔTES A L'ENTRÉE DE TOULON

CHAPITRE XI

LA FLOTTE MODERNE



BOUÉE A CLOCHE.

Au lendemain de la guerre de 1870, la marine se retrouva intacte, avec sa flotte de 400 navires. Cet état naval sembla trop considérable et l'on résolut de chercher, en tenant compte de la situation financière du pays, les bases sur lesquelles il convenait de constituer la flotte normale de la France. Son effectif fut déterminé par le programme de 1872 qui ne comptait plus que 217 navires des différentes classes.

C'est bien une ère nouvelle qui commençait. Les dénominations usitées jusque là, et empruntées par assimilation à la vieille marine de nos pères, disparurent : les mots de vaisseaux, de frégates, de corvettes cédèrent la place à d'autres appellations. De 1872 date l'aurore de la flotte moderne. Pourtant le programme nouveau ne fut pas poursuivi jusqu'au bout. Les progrès

réalisés dans l'artillerie, dans les machines, dans la métallurgie se multiplièrent à tel point qu'il fallut le modifier en 1879. Deux ans plus tard un nouveau programme intervint. Il ne devait pas avoir un autre sort que ses devanciers. Depuis lors on a renoncé à élaborer ces plans officiels, condamnés fatalement à ne jamais aboutir. Ce sont les conquêtes que la science fait chaque jour qui décident des changements à apporter dans les flottes, et la science marche si vite dans notre siècle fécond que c'est folie d'arrêter plusieurs années à l'avance les types de navires à construire.

Avant d'aborder l'examen des derniers spécimens de l'architecture navale, il convient de parler des changements introduits dans l'armement de la flotte : les progrès successifs des constructions ne dérivent en effet que des modifications incessantes apportées aux armes en usage.

I. — L'ARMEMENT

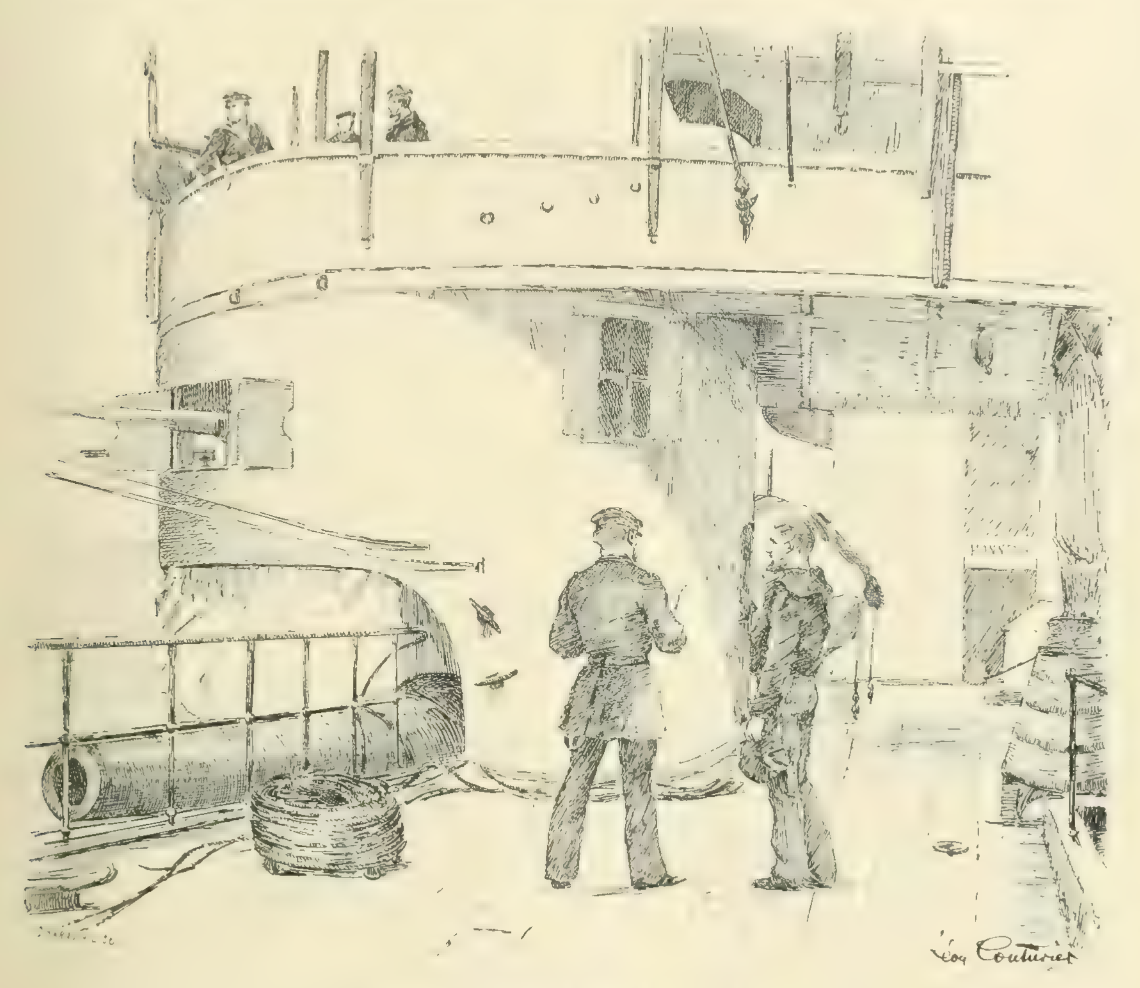
L'Artillerie

La simple énumération des divers modèles d'artillerie qui se sont succédé depuis 1870 indique combien de ce côté les efforts ont été persévérants. Nous avons eu successivement l'artillerie modèle 1870, puis 1870 modifié, l'artillerie modèle 1875, puis 1875 modifié, l'artillerie modèle 1870-1879 et 1875-1879, l'artillerie modèle 1881, l'artillerie 1884, l'artillerie 1887, l'artillerie 1891... et sans doute la série n'est pas close.

Dans les premiers de ces modèles, les canons, au lieu d'être tout en fonte, comme jadis, reçurent à l'intérieur un tube d'acier ; leur longueur d'âme était accrue ; leurs projectiles conservaient d'ailleurs les poids des anciens projectiles. Mais la vitesse initiale qui, dans les canons de 1866, ne dépassait pas 340 mètres par seconde était montée à 450 mètres. Aux calibres déjà en usage on ajouta alors le calibre de 32, qui lançait des boulets pleins de 345 kilogrammes et des obus de 286.

A partir de 1875, la fonte fut abandonnée comme métal à canon et remplacée par l'acier. Quelques-uns des canons d'acier ont un tube intérieur, d'autres n'en ont pas. Donner en détail la description de ces modèles serait sortir du cadre des généralités. Qu'il suffise de savoir qu'avec l'emploi de l'acier on a cherché à obtenir plus de résistance en même temps que plus d'élasticité, et que le succès ayant couronné les efforts de nos artilleurs, nous avons réussi à mettre en service une artillerie des plus remarquables, très supérieure à celle des autres marines.

On a inauguré en 1875 le calibre de 10, qui lance un obus de 12 kilogrammes, et le calibre de 34, qui lance des projectiles pleins de 420 kilogrammes et des obus de 350. En 1877 on a adopté le calibre de 42 centimètres, qui lance des projectiles de 650 et de 780 kilogrammes. En 1879 on a construit des pièces de 37 centimètres dont les projectiles pèsent 455 et 535 kilogrammes.



CANONS EN TOURELLE SUR LE « HOCHE ».

En combinant l'allongement des canons avec l'emploi de poudres à combustion lente, qui produisent une action progressive dans l'âme, on est arrivé à augmenter les vitesses des projectiles : les canons des modèles 1875 fournissaient 500 mètres de vitesse; ceux des modèles ultérieurs dépassèrent beaucoup ce chiffre. Comme conséquence, la pénétration des projectiles dans les plaques de fer fut de plus en plus grande.

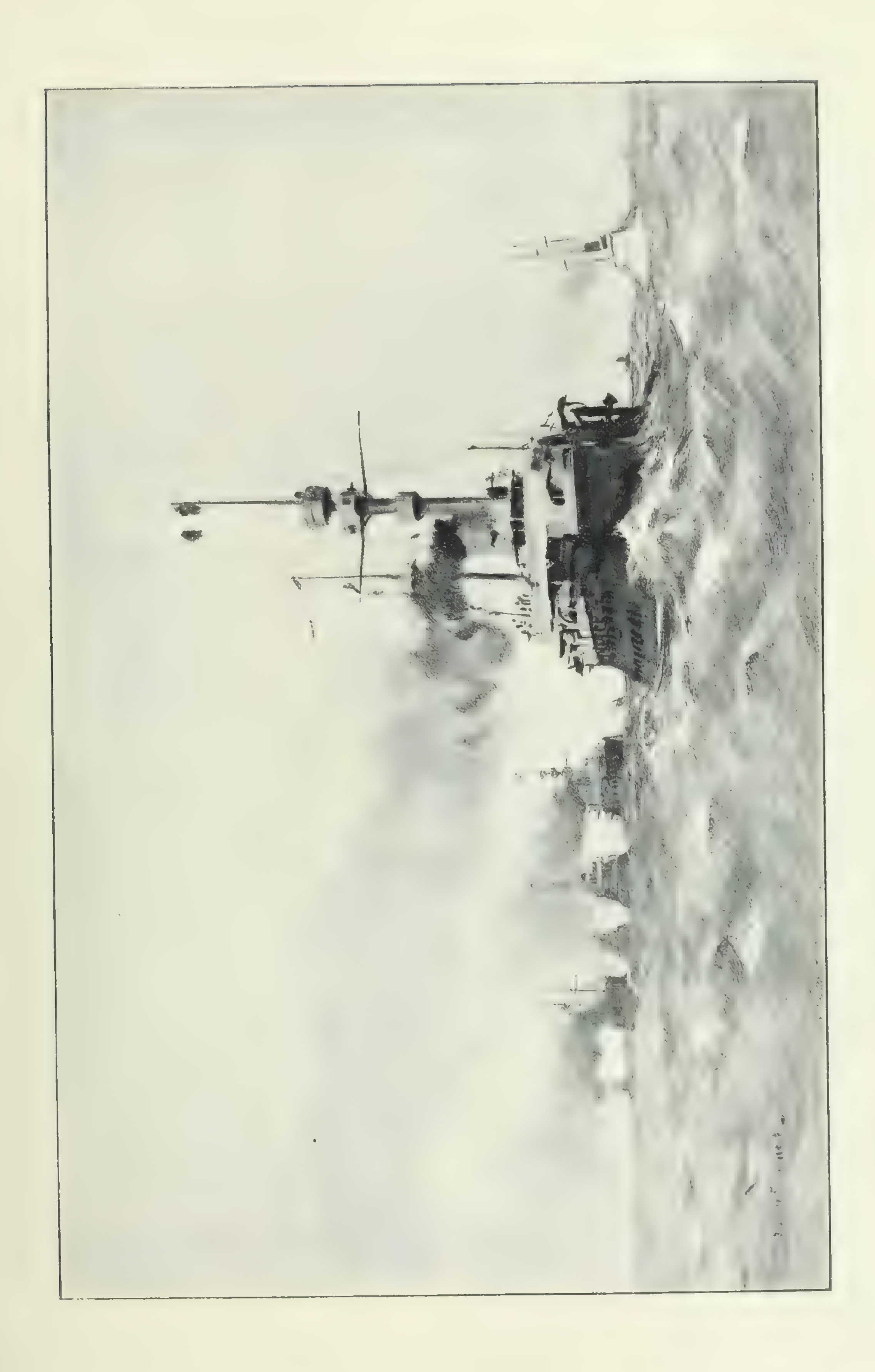
L'allongement des canons a été accru considérablement dans ces dernières

années. C'est ainsi, par exemple, que dans l'artillerie 1881, la longueur est de vingt-huit fois le calibre, que dans l'artillerie 1884 elle est de trente fois le calibre, et que dans l'artillerie 1887 elle arrive à quarante-deux ou quarante-cinq fois le calibre. Par suite le canon de 34, qui en 1881 avait déjà la fort respectable longueur de $10^{m},26$, atteint en 1887 l'énorme dimension de 14 mètres et demi, la hauteur d'une maison de trois étages! Quant à la puissance destructive obtenue avec ces canons, elle a suivi la progression des longueurs, si bien que le même boulet de 27 qui en 1879 traversait 36 centimètres d'acier, perforait en 1881 une plaque d'acier de 42 centimètres, et en 1887 une plaque de 62 centimètres. Enfin, dans notre artillerie récente, il n'est pas jusqu'aux petits calibres qui ne deviennent des canons de perforation : tel le canon de 16, qui avec son boulet de 45 kilogrammes perfore une plaque de fer forgé de 25 centimètres.

Au moment où fut construit notre canon de 42, la vogue était aux canons monstres. C'était l'époque où les Anglais et les Italiens introduisaient dans leur flotte des bouches à feu pesant jusqu'à 110 et 120 tonnes. L'expérience ne paraît pas avoir justifié cet engouement. Non point que notre canon monstre n'ait pas réussi; au contraire. Construit pour percer les plus fortes cuirasses, comme celle de 61 centimètres de l'*Inflexible* anglais, il perforait à bout portant des plaques de 85 centimètres de fer appuyées sur un matelas en bois de 84 centimètres. Mais il pesait 76 tonnes, et de pareils engins joignent au défaut d'être peu maniables celui de surcharger les navires au point de leur faire perdre leurs qualités nautiques. Déjà, en 1879, le canon de 37 avait pris la place du 42, avec une plus grande longueur d'âme qui lui donnait une puissance balistique égale, mais il atteignait aussi le poids énorme de 76 tonnes. Nos hommes de mer ont encore trouvé ce canon trop lourd, et, dans les artilleries récentes, les canons de 37 et de 42 ont disparu. On s'est arrêté au calibre de 34. Il est vrai de dire que les récents progrès accomplis par nos artilleurs de marine ont permis de tracer un canon de 34 relativement léger et dont la puissance est équivalente à celle des canons plus lourds des modèles antérieurs.

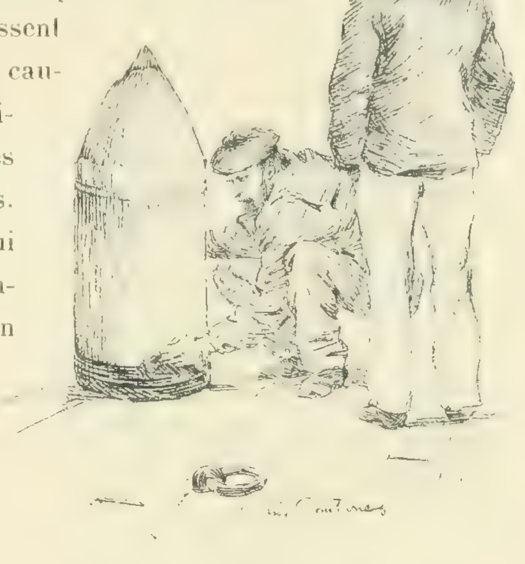
Nous sommes du reste en train d'aller plus avant dans la voie de la réduction du calibre des grosses pièces, et, d'après l'épaisseur maxima des plaques de cuirasse adoptée à l'étranger, on a pensé qu'un calibre intermédiaire entre le 34 et le 27 centimètres suffirait pour l'armement des cuirassés. On vient donc d'introduire dans notre flotte un nouveau calibre, celui de 30 centimètres ; son projectile, de 284 kilogrammes, traverse les cuirasses les

Escadre cuirassée.



plus épaisses à des distances de combat fort admissibles, et son poids de 15 tonneaux le rend assez manœuvrable.

La marine utilise actuellement des projectiles de quatre espèces : 1° des boulets pleins ogivaux, pour lesquels on a successivement employé la fonte et la fonte dure ; 2° des obus en acier coulé ou chromé, destinés à la perforation des cuirasses, et dénommés obus de rupture ; on les charge avec une faible quantité de poudre, cette poudre explose sous l'action de la chaleur développée par le choc du projectile contre la muraille cuirassée et augmente ainsi les dégâts dans le navire ennemi ; 3° des obus ordinaires contenant une charge de poudre assez forte, qui fait explosion au moyen d'une fusée percutante au moment du choc ; cette charge de poudre sera remplacée désormais par de la mélinite, et les essais faits jusqu'à présent laissent entrevoir les effroyables dommages que causeront de tels engins ; 4° des boîtes à mitraille en simple tôle contenant les unes des grosses balles, les autres des petites.



AUPRÈS D'UN BOULET DE 42

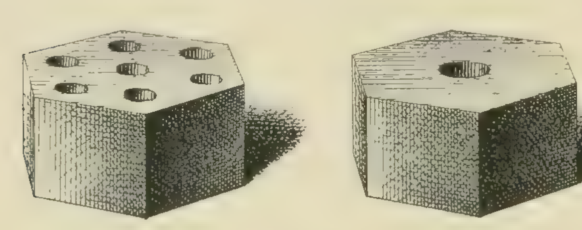
Pour obtenir les vitesses initiales qui ont été citées plus haut, il a fallu employer des charges de poudre de plus en plus fortes. Le projectile de 27, qui pèse 216 kilogrammes, était lancé en 1866 par 36 kilogrammes de poudre ; il a été lancé en 1875 par 47 kilogrammes, en 1879 par 67 kilogrammes, en 1891 par 91 kilogrammes. Le projectile de 34, qui pèse 520 kilogrammes, était lancé en 1875 par 117 kilogrammes de poudre ; en 1881 sa gargousse était de 176 kilogrammes : une misère auprès de la gargousse de 37, qui est de 210 kilogrammes, ou de la gargousse de 42, qui est de 274 kilogrammes ! Toutes ces données correspondent à une poudre dite *poudre brune prismatique*, dont les grains (couleur chocolat) ont la forme d'un prisme haut de deux centimètres et large de trois. La découverte récente d'une poudre sans fumée, dite *poudre B*, dont la composition est tenue secrète, a permis de diminuer les charges, tout en laissant atteindre des vitesses initiales très hautes.

En résumé, la tendance de notre artillerie navale a été la recherche de la

puissance de perforation par l'emploi de poudres de plus en plus lentes dans des tubes de plus en plus longs.

Ce progrès s'est traduit par une augmentation de poids des bouches à feu qui ne laisse pas de mériter considération quand il s'agit de canons à embarquer sur des navires. Mais on a obtenu, par ce procédé, de considérables bénéfices sur la justesse. Avec des vitesses de 750 à 800 mètres, comme celles que nous avons, la trajectoire est fort tendue : pour le canon de 16, par exemple, la *flèche* de la trajectoire de 2000 mètres est seulement de cinq mètres, c'est-à-dire qu'en visant, avec la hausse de 2000 mètres, la flottaison d'un navire ayant cinq mètres de hauteur au-dessus de l'eau, on l'atteint sûrement à toute distance égale ou inférieure à 2000 mètres.

Ce sont là de très beaux résultats. Mais toute médaille a son revers, dit-on. Nos récents canons ont aussi leurs inconvénients : leur prix de revient et leur difficulté de fabrication augmentent en même temps que leur durée diminue. L'artillerie moderne est donc doublement coûteuse. Un canon actuel est rebuté après quelques centaines de coups. Quant aux prix, ils ont varié dans de fortes proportions : le canon de 27, par exemple, coûtait 28000 francs dans le modèle 1870, 80000 dans le modèle 1881 et 115000 dans le modèle 1885. Actuellement les canons oscillent, comme prix de revient, entre 6200 et 210000 francs, sans comprendre le prix des affûts, qui se balance entre 3590 et 60000 francs.


GRAINS DE POUDRE PRISMATIQUE (DEMI-GRANDEUR).

Le prix du coup de canon a passé, lui aussi, par de grandes variations. Tandis que dans l'artillerie modèle 1860 le coup du plus lourd canon, celui de 32, atteignait 1332 francs et que le coup du canon de 16 du même modèle coûtait déjà 194 francs, dans l'artillerie modèle 1881 nous avons les prix suivants : obus de rupture de 16, 238 francs ; obus de rupture de 24, 960 francs ; obus de rupture de 27, 1350 francs ; obus de rupture de 34, 2500 francs. Quant aux canons de 37 et de 42, chaque coup de leurs projectiles d'acier revient respectivement à 4270 et 5010 francs. Cinq mille dix francs ! Vous voyez-vous canonnier de la flotte, chef de pièce d'un canon de 42, et ne croyez-vous pas que le cœur vous manquerait au moment d'envoyer ce boulet qui représente une petite fortune.

Qu'on excuse tous ces chiffres! Certes ils constituent une nomenclature aride, mais combien curieuse et combien suggestive, quand on la rapproche des chiffres d'un passé pourtant assez voisin de nous. Il y a cinquante ans, en 1840, toute l'artillerie d'un vaisseau de premier rang à trois ponts revenait à 380000 francs, en comprenant le prix des cent vingt canons, de leurs affûts et de tout leur matériel accessoire!

Du jour où l'artillerie moderne a atteint des poids aussi considérables que ceux de 15, 50 ou 75 tonneaux, il a fallu la munir d'affûts en rapport avec de telles masses. On a ainsi construit des affûts pesant 25, 40, 55 tonneaux et même davantage. Il devenait impossible de manœuvrer ces engins à main d'homme : les engrenages, les manivelles, les chaînes-galle ne suffisaient plus, et les appareils hydrauliques ont fait leur apparition, facilitant beaucoup le pointage et le service des pièces, mais compliquant presque à l'excès les navires, qu'il a fallu encombrer de pompes de compression, de presses, d'accumulateurs, de tuyaux, de leviers, etc., de toute une machinerie spéciale fort coûteuse. Le chargement des canons a nécessité aussi l'emploi de l'hydraulique. Les énormes projectiles des grosses pièces, leurs lourdes charges de poudre, même séparées en deux gargousses égales, ne pouvaient plus être remuées à la main. Un ascenseur prend les munitions dans les soutes à poudres et à boulets et les amène jusqu'à la culasse des pièces; là, un refouloir, également mû par l'hydraulique, pousse dans l'âme d'abord le projectile, puis la première, puis la seconde gargousse; après quoi, l'ascenseur redescend dans la soute pour recevoir un nouvel approvisionnement. Mais ces mouvements, pour être automatiques, n'en sont pas moins lents; le chargement des gros canons est long, si bien qu'on ne peut tirer qu'un coup de 42 toutes les onze minutes, un coup de 37 toutes les neuf ou dix minutes.

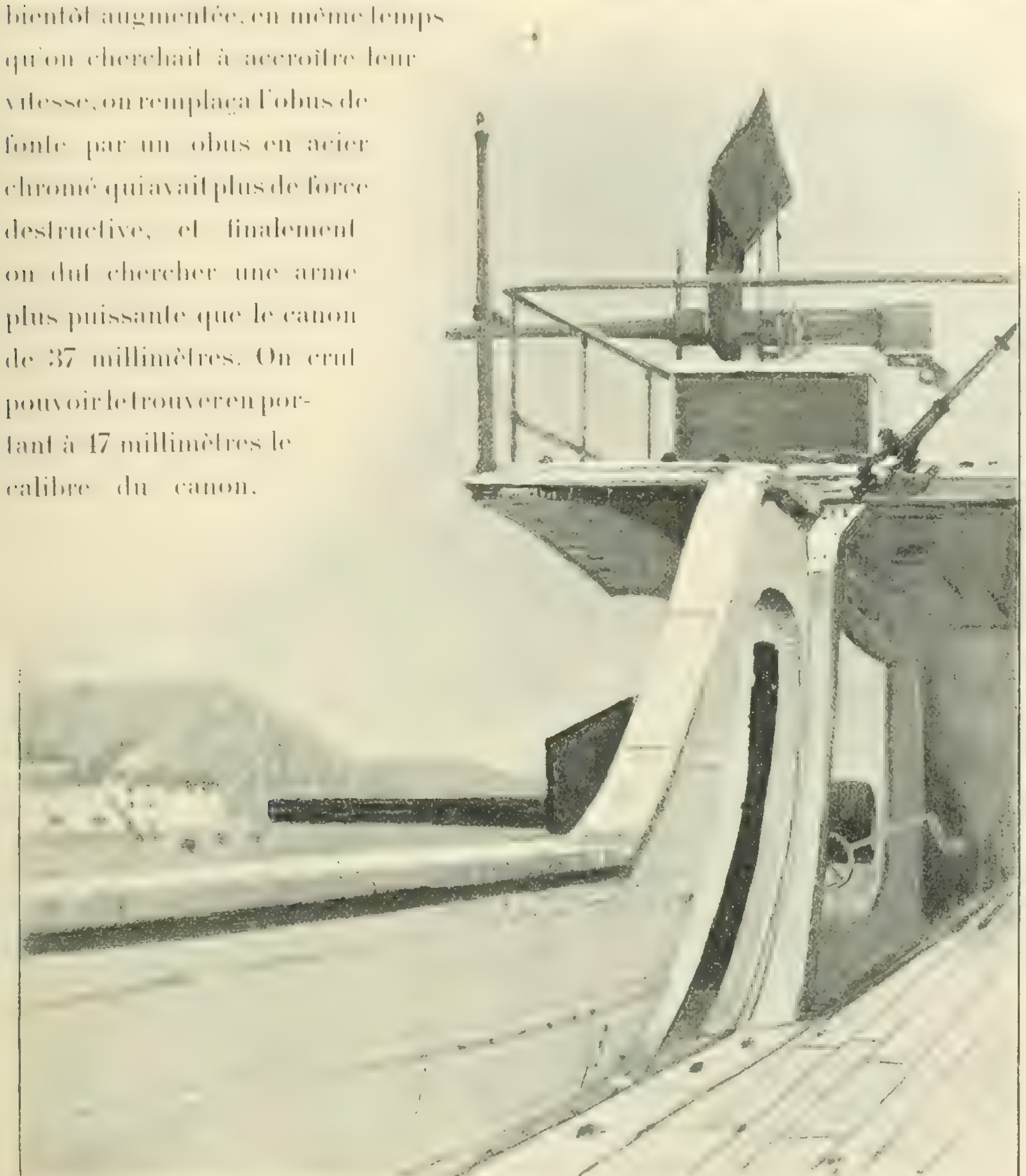
Cette extrême lenteur du tir des grosses pièces n'a pas été étrangère à la décision prise par notre marine de réduire les calibres et d'abandonner les canons monstres, pour les remplacer par des bouches à feu plus manœuvrables. Au surplus, le long intervalle qui sépare un coup de canon d'un autre n'est pas le seul inconvénient des pièces monstres. Leurs mécanismes de chargement ou de pointage peuvent être facilement avariés, le plus petit éclat d'obus peut crever un tuyau, détraquer tout le système et paralyser la pièce pendant toute la durée d'un engagement, si, par ailleurs, le poids et les dispositions de cette pièce l'empêchent d'être manœuvrée à coups de palans. Cette éventualité très possible d'une avarie dans leurs appareils hydrauliques a hanté l'esprit de beaucoup de nos officiers, et je sais tel commandant de la plus haute valeur

qui, naguère, se sentait plein de confiance avec un cuirassé datant de 1876 dont les canons manœuvrés à bras d'hommes ne dépassaient pas le calibre de 27. Il estimait, non sans raison, que les combats futurs consisteraient en des passes à contre-bord, où la distance des ennemis serait assez faible pour donner à ses canons une valeur très efficace; il pensait encore que dans le combat personne ne s'aviserait de pointer : les canons placés en chasse ou en retraite auraient seuls peut-être mission de suivre l'ennemi dans sa course, les autres seraient braqués en plein travers et attendraient, pour faire feu, le passage bord à bord. Dans ces conditions tous les coups seraient bons. Pareille tactique n'est pas nouvelle. Le ministre Decrès demandait au capitaine Bouvet le secret de ses éclatants triomphes : « Je préfère, répondit ce héros modeste, recevoir la première volée, cela vaut mieux que de tirer le premier de trop loin. Je fais diriger toutes les pièces en belle et à l'horizon. Lorsque je me trouve en bonne position, je pointe toute ma batterie avec le gouvernail ! » (Jurien de la Gravière.)

CANON-REVOLVER HOTCHKISS.

Lors de l'avènement des torpilleurs dans les flottes de guerre, on s'aperçut très vite que l'artillerie de petit calibre en usage, qui avait une puissance bien supérieure à la faible résistance des coques de ces frêles navires, n'avait pas, par contre, un tir assez rapide, eu égard à leur excessive mobilité. Même avec des canons de 10 ou de 14, les plus maniables que nous possédions, il était impossible de tenir constamment les torpilleurs sous la ligne de mire, de les suivre dans leur course rapide. Les bâtiments de combat étaient donc hors d'état de repousser une attaque de torpilleurs, et il fallait les doter de canons légers, très mobiles, peu encombrants, qu'on pourrait répandre à profusion tout autour des bastingages et dans la mâture. C'est dans ce but que notre marine adopta, en 1877 — devançant en cela les autres marines, — le canon-revolver Hotchkiss de 37 millimètres. Il est formé de cinq canons placés en

circonférence, qui viennent à tour de rôle et par un mouvement rotatif se mettre devant des cartouches qu'un percuteur, caché dans la culasse, fait exploser au gré du pointeur. L'épaisseur des tôles des torpilleurs ayant été bientôt augmentée, en même temps qu'on cherchait à accroître leur vitesse, on remplaça l'obus de fonte par un obus en acier chromé qui avait plus de force destructive, et finalement on dut chercher une arme plus puissante que le canon de 37 millimètres. On crut pouvoir le trouver en portant à 47 millimètres le calibre du canon,



CANON A TIR RAPIDE.

mais on ne tarda pas à constater que cette arme était encore insuffisante comme puissance, et, en outre, trop lourde et trop difficile à manier. Les recherches furent alors dirigées d'un autre côté, et, cette fois encore, la marine française adopta, la première, le canon de 47 millimètres, *à tir rapide*.

Le poids de cette arme, qui n'avait qu'un seul canon, était seulement de 237 kilogrammes, et son projectile en acier de 1k,500 avait une vitesse de 610 mètres. Jusqu'à 2000 mètres cet obus traversait franchement la coque, les cloisons et la chaudière d'un torpilleur de première classe. La nouvelle arme se pointait aisément et tirait de huit à douze coups par minute; sa justesse était des plus remarquables; elle remplissait donc les principales conditions que l'on pouvait demander à un canon léger destiné à repousser les attaques de torpilleurs.

Le succès du 47 à tir rapide fut le point de départ d'une nouvelle artillerie qui a surgi brusquement et qui n'a pas encore dit son dernier mot. A l'heure actuelle, ses caractéristiques sont les suivantes. Tout d'abord, la charge s'y fait en une seule fois, en un seul *temps*, comme disent les *théories*. Pour cela le projectile est emmanché dans la douille de cuivre qui contient la charge de poudre, absolument comme la balle du fusil est emmanchée dans la douille de laiton qui forme la cartouche. Les munitions des canons à tir rapide sont donc de grandes cartouches ayant un fort projectile à leur extrémité. En second lieu, le bloc de culasse, en s'ouvrant après le tir, produit l'extraction automatique de la cartouche tirée et laisse l'âme du canon libre, pour recevoir une nouvelle cartouche. En troisième lieu, le canon est monté sur un affût qui ne recule pas, de façon que le pointage soit aussi peu dérangé que possible après chaque coup.

D'après ces principes, on a construit le canon de 65 millimètres à tir rapide, qui tire huit coups à la minute et dont les projectiles de 4 kilos, lancés avec une vitesse de 715 mètres, produisent des effets de perforation satisfaisants. A la suite de ces résultats concluants, on eut l'intuition qu'il serait possible d'aller plus loin et de créer une artillerie à tir rapide de plus gros calibre. A l'étranger, en Angleterre notamment, on adopta très vite cette idée. En France, on se montra plus timide. Dans un but de louable économie, on se borna, pour commencer, à pratiquer la transformation de notre ancien matériel de 10, de 14 et de 16, en canons à tir rapide; encore le fit-on mollement et sans enthousiasme. Ce n'est qu'en 1891, sous la pression de l'opinion publique, qu'on se mit résolument à étudier de véritables bouches à feu, basées sur les principes du tir accéléré. Il est juste d'ajouter qu'on a travaillé avec tant d'ardeur que le temps perdu a été largement regagné. Sans parler des canons transformés qui sont déjà dans de bonnes conditions, nous avons des canons à tir rapide de 10, de 14 et de 16, qui tirent 11, 8 et 6 coups par minute. Ce sont là certes des vitesses de tir fort appréciables pour des

canons d'une certaine importance et dont les charges sont d'un assez grand poids. Mais que dire des canons automatiques Maxim de 37 millimètres qui tirent 270 coups à la minute !

Quelques officiers adressent volontiers à l'artillerie à tir rapide le reproche d'être rapide. Ne criez ni au paradoxe ni à la plaisanterie. En parlant ainsi, ces marins à l'esprit timoré veulent simplement rappeler qu'en tirant vite on tire mal, on gaspille des projectiles, on appauvrit sans profit la soute à munitions du bord ; ils veulent encore laisser entendre que la rapidité d'un tir ne dépend pas seulement de la simplicité du mécanisme de culasse et de l'habileté du pointeur, mais aussi et surtout des moyens qu'on a d'approvisionner la pièce ; ils craignent que, dans un combat, il soit difficile d'envoyer des soutes aux batteries, même avec les ingénieuses norias qu'on a imaginées, tant de munitions demandées à la fois par des canons à tir rapide.... Ce sont là critiques bien subtiles. Ils dureront si peu les combats de l'avenir !...

Pour terminer cette longue revue de l'artillerie navale actuelle, il reste à mentionner deux canons légers qui servent, l'un pour armer les embarcations, le canon de 90 millimètres, l'autre pour accompagner les compagnies de débarquement, le canon de 65 millimètres. Le premier lance un obus de 8 kilogrammes, le second un obus de $2^{k},700$.

Quant aux armes légères qui complètent l'arsenal d'un navire moderne, ce sont le pistolet-revolver ordinaire, à 6 coups, et le fusil à répétition du système Kropatschek, qui tire une balle de 25 grammes, du calibre de 11 millimètres, et qui peut contenir onze cartouches en magasin.

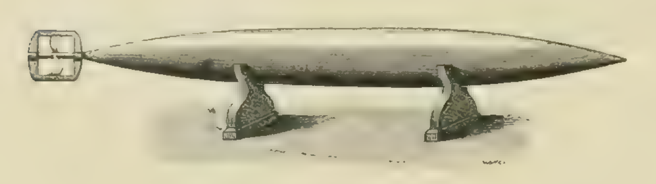
Les torpilles

On ne demeura pas longtemps à voir dans la torpille une arme seulement défensive, faite pour la protection des rades et des ports. Les Américains tentèrent les premiers d'élargir son champ d'action en créant des engins capables d'aller attaquer les navires ennemis partout où ils se trouvaient.

L'idée fut reprise en France, et on résolut de munir les canots à vapeur et à rames d'une torpille destinée à être portée sur les flancs d'un navire pour y faire explosion, d'où son nom de torpille *portée*. La torpille portée est une caisse cylindrique de cuivre rouge, terminée en ogive, qui reçoit la substance explosive. Cet engin est emmanché au bout d'une longue hampe placée à l'avant, près de l'étrave, que l'on pousse à l'eau au moment convenable. L'inclinaison donnée à la hampe fait immerger la torpille de 2 mètres et demi environ, profondeur nécessaire pour obtenir un *bourrage*, et la longueur

de la hampe fait tenir la torpille à sept mètres de l'avant du canot, distance suffisante pour empêcher celui-ci de subir les effets de sa propre torpille. L'explosion produisant des effets d'autant plus destructibles qu'elle a lieu plus près de la coque, il importe que l'inflammation de la charge ne se produise qu'au contact, mais il peut se présenter telles circonstances qui empêchent la torpille d'arriver jusqu'à la coque, aussi a-t-on adopté un double système d'inflammation électrique, par le *choc* ou *à volonté*, qui puisse provoquer l'explosion dans les deux cas.

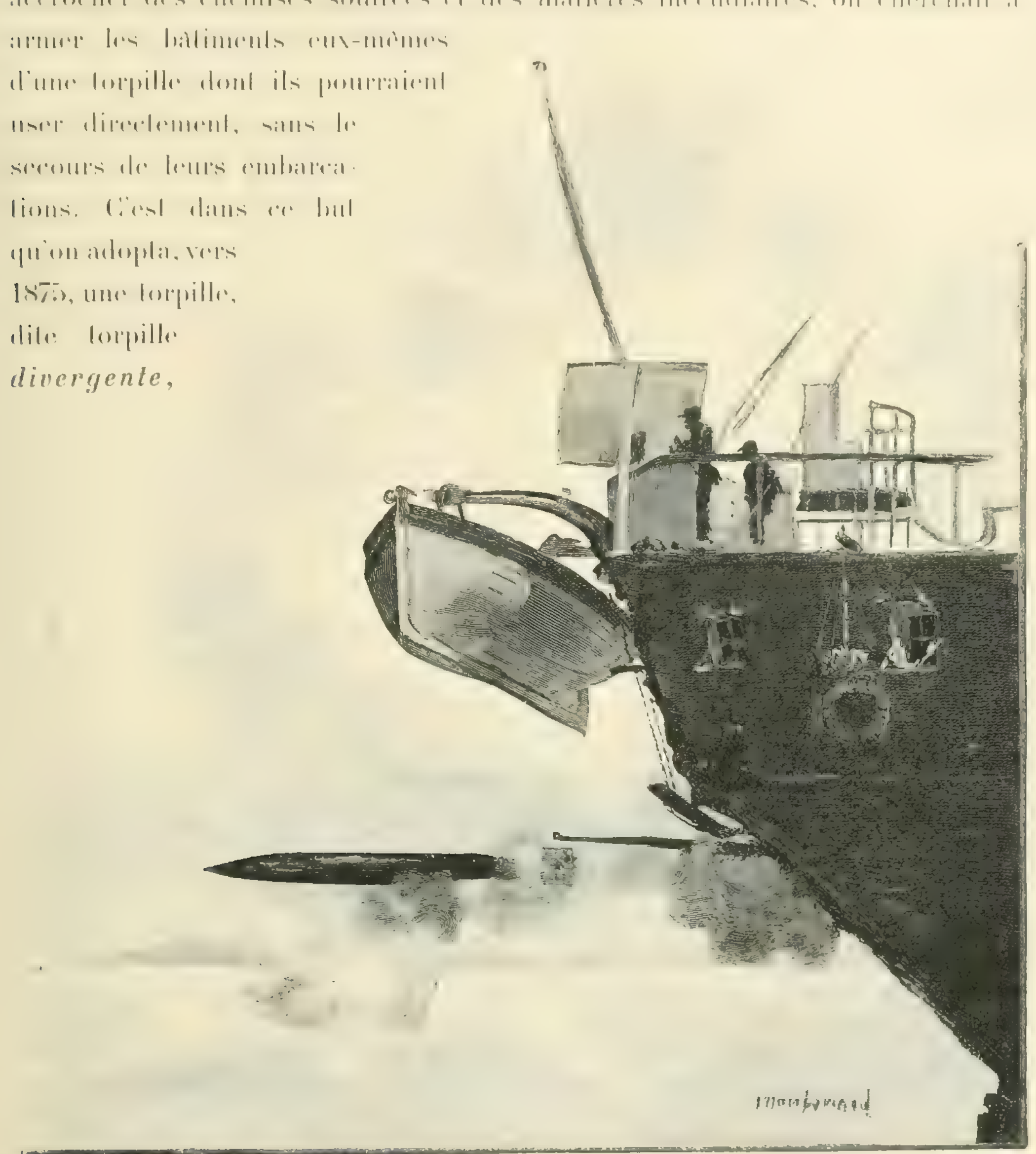
La poudre noire, dont l'usage paraissait seul possible dans les débuts, offre, pour le chargement des torpilles, de nombreux inconvénients. Il faut l'employer en quantités énormes pour produire des effets suffisants; il en résulte que les récipients ont un volume considérable et que la manœuvre est très difficile. La question a été heureusement résolue par l'invention ou le perfectionnement des explosifs; deux substances entre toutes, le fulmicoton et la dynamite, sont aujourd'hui employées dans les défenses sous-marines; mais le fulmicoton est d'un usage à peu près exclusif. Il a des effets quatre ou cinq fois plus violents que la poudre ordinaire, et il a, de plus, la propriété de détoner, même à l'état humide, tout en présentant l'innocuité la plus complète sous cette dernière forme. Pour détoner sûrement, il suffit au fulmicoton humide d'être voisin d'une très petite quantité de fulmicoton sec, qui éclate sous l'influence d'une amorce au fulminate de mercure. Toutes les torpilles actuelles sont donc chargées de fulmicoton humide, et comprennent, en outre, un détonateur de fulmicoton sec et une amorce au fulminate. D'après les essais poursuivis, on a établi qu'une charge de 10 kilogrammes de fulmicoton suffit pour endommager gravement une carène ordinaire.



UNE TORPILLE WHITEHEAD.

Les torpilles portées sont de deux tailles, l'une contenant 11 kilogrammes de fulmicoton, l'autre 18 kilogrammes. La première taille est destinée aux canots à vapeur, la seconde aux torpilleurs. Ces engins, on se le rappelle sans doute, ont joué un rôle efficace dans notre dernière guerre avec la Chine. Le jour du combat de Fou-Tchéou, le 23 août 1884, deux torpilleurs allèrent porter une torpille sur les flancs de deux navires chinois, et un peu plus tard à Shei-Poo, le 14 février 1885, deux canots à vapeur du *Bayard* torpillèrent en pleine nuit une frégate et une corvette chinoises.

En même temps qu'on munissait les canots de torpilles pouvant être portées sur les flancs d'un ennemi, à la manière dont les anciens marins allaient accrocher des chemises soufrées et des matières incendiaires, on cherchait à armer les bâtiments eux-mêmes d'une torpille dont ils pourraient user directement, sans le secours de leurs embarcations. C'est dans ce but qu'on adopta, vers 1875, une torpille, dite torpille *divergente*,



TORPILLE SORTANT DU TUBE DE LANCEMENT.

formée d'un récipient supporté par un flotteur et disposée de telle sorte que tout l'ensemble pouvait non seulement être remorqué, mais aussi dirigé dans une certaine mesure par le bâtiment. Les résultats de ces torpilles ne furent jamais merveilleux, et d'ailleurs les expériences entreprises sur elles furent assez vite interrompues à cause de l'apparition d'un engin extraordinaire qui réalisait un

progrès considérable, la *torpille automobile*. L'inventeur de cette torpille était un Anglais, établi à Fiume, en Autriche, M. Whitehead. Il avait offert de céder son invention à plusieurs grands pays maritimes, aucun n'avait accueilli ses offres. Alors il s'était décidé à construire ses engins lui-même et à les vendre à ceux qui les trouveraient bons. Toutes les marines s'adressèrent bientôt à lui, car son arme nouvelle, bien que compliquée, était excellente. Il vendait, dans le début, chacune des torpilles 10 000 et même 12000 francs; peu à peu le prix s'est abaissé à 7000 francs. Il a fait une fortune colossale, qu'il augmente chaque jour, car les produits de ses ateliers sont infiniment supérieurs aux copies qu'on a pu essayer d'en faire au dehors.

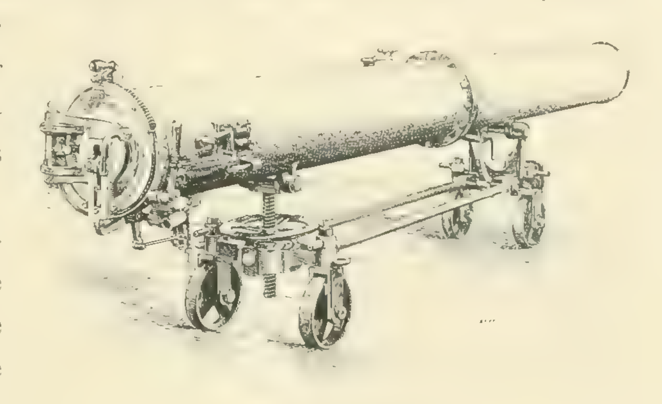
La torpille Whitehead consiste en un long cylindre d'acier, en forme de cigare, terminé par des cônes à ses deux extrémités. A tout prendre, elle n'est qu'une sorte d'obus chargé de matières explosives qu'on lance d'un navire sur un autre, et le tube d'où on la lance n'est lui-même qu'une sorte de canon. Seulement, à la différence des projectiles ordinaires, la torpille, en sortant de son tube, tombe à l'eau, s'enfonce jusqu'à une profondeur donnée où elle se maintient, et continue sa route au moyen d'un *mouvement propre* que lui imprime une machine motrice intérieure, d'où l'épithète d'automobile. Elle est destinée à exploser, par le choc, au contact du navire sur lequel elle est lancée, et comme elle fait ses ravages sous la flottaison, au lieu de les faire au-dessus ainsi qu'un obus vulgaire, elle produit de terribles voies d'eau qui peuvent entraîner la perte totale du bâtiment atteint.

Sans entrer dans les détails techniques de cette arme vraiment curieuse, il convient de dire d'une façon générale comment elle fonctionne. Elle contient six compartiments principaux : 1° à l'avant, le cône de charge rempli de fulmicoton avec son détonateur et son amorce; 2° la chambre des régulateurs d'immersion, appareils qui ont pour but, au moyen d'un gouvernail horizontal, d'amener et de maintenir la torpille à une immersion fixée à l'avance, trois mètres généralement; 3° le réservoir à air comprimé nécessaire pour mettre en mouvement la machine motrice; 4° la machine motrice actionnant deux hélices tournant en sens contraire, afin de neutraliser les déviations latérales qu'entraînerait la rotation d'une seule hélice; 5° le flotteur ou cône arrière, qui est vide; 6° la queue de la torpille qui contient des engrenages, des hélices et des gouvernails.

A citer encore deux mécanismes dont l'utilité est évidente. L'un est dit mécanisme de *stoppage* et sert dans les exercices : il a pour but d'arrêter la machine quand elle a parcouru une certaine distance, et de permettre de retrouver aisément la torpille qui, une fois stoppée, obéit à sa flottabilité et

vient apparaître à la surface de l'eau; l'autre est dit mécanisme de submersion et remplace le précédent au jour du combat : il a pour but de faire couler la torpille en introduisant l'eau dans le flotteur arrière, si elle est arrivée au bout de sa course sans avoir rencontré le but. Il est en effet très important que l'engin ne se maintienne pas entre deux eaux, au risque de rencontrer la coque d'un bâtiment ami et de le détruire.

Les torpilles actuellement en service sont de quatre dimensions, leur longueur varie de 4m,42 à 5m,75, leur diamètre de 35 à 38 centimètres, leur poids de 275 à 408 kilos. Le poids de la charge est de 26, 30, 43, 64 kilos de fulmicoton. D'après les résultats des expériences que j'ai citées plus haut, qui établissent qu'avec 10 kilos de fulmicoton on produit des dégâts sérieux dans une coque, il est aisé de deviner quels ravages effroyables pourront faire de pareilles quantités d'explosifs. L'air comprimé, qui fait mouvoir la machine motrice, est à la pression de 85 atmosphères, ce qui assure aux torpilles une vitesse de 26 à 28 milles à l'heure, ou de 14 mètres par seconde, pendant un parcours moyen de 500 mètres. Au delà de ce parcours la trajectoire des torpilles serait incertaine; elles sont donc réglées pour cette distance, qui est par suite la limite extrême de leur champ de tir et de leur efficacité.



TUBE LANCE-TORPILLES

Le lancement des torpilles Whitehead devait, dans le principe, être effectué sous l'eau et ce sont, dit-on, les difficultés d'un pareil emploi qui empêchèrent le gouvernement d'acquérir pour lui seul, comme on le lui proposait, cette arme redoutable. Depuis fort longtemps toutefois le lancement est fait au-dessus de l'eau, au moyen d'un tube cylindrique en bronze qui est mobile autour d'un pivot et qui se pointe absolument comme un canon dans la direction du but à battre. Mais en marine plus que partout l'erreur d'un jour est souvent la vérité du lendemain : voilà qu'on revient au lancement sous l'eau; l'un des derniers navires sur chantier, le *Masséna*, portera quatre tubes sous-marins. Pendant plusieurs années on s'arrêta à la solution qui consistait à chasser la torpille hors de son tube au moyen de l'air comprimé. Il avait paru naturel d'utiliser, pour la projection de la torpille, la source de force que l'on employait pour sa

propulsion; on trouvait à ce système l'avantage d'une chasse progressive, ménageant les organes délicats de la queue de l'engin. Mais cette solution entraînait l'emploi d'appareils encombrants. Des expériences, conduites chez nous avec le plus grand soin, permirent bientôt de s'assurer que la projection de la torpille hors de son tube pouvait être obtenue sans danger par l'inflammation d'une charge de poudre de 200 à 300 grammes. C'est à la poudre que se lancent maintenant les torpilles.

Tous nos navires de combat actuels, depuis les cuirassés jusqu'aux croiseurs les plus petits, sont munis de tubes lance-torpilles en plus ou moins grand nombre et d'un approvisionnement de torpilles proportionné. Le lancement à la poudre, combiné avec l'usage d'un tube évidé à sa partie inférieure, dit *tube à cuiller*, qui permet à la torpille de tomber horizontalement dans l'eau, a donné d'excellents résultats. Les déviations qu'on observait trop fréquemment jusque-là dans la course des torpilles Whitehead sont devenues de plus en plus rares. Est-ce à dire pour cela que ces torpilles si redoutables sont des engins sur lesquels on peut toujours se fier à coup sûr? Non; pas plus qu'il n'est permis d'avancer que tout navire atteint sera un navire coulé. Une école s'est formée il y a quelques années qui a proclamé ce dogme et qui s'en est servi pour déclarer que la torpille serait dorénavant l'arme unique de la guerre navale, détrônant à jamais le canon et les obus. C'est une exagération dont le temps a déjà fait justice. La torpille est l'arme la plus terrible que l'invention des hommes ait mise entre les mains des marins, mais ce n'est qu'une arme de plus et non point l'arme unique. D'ailleurs on s'est évertué, dans les constructions nouvelles, à se garantir contre les effets destructeurs des torpilles, et rien ne prouve encore qu'on n'ait pas réussi à atténuer leurs ravages. Si elles étaient, comme on l'a répété, d'une sûreté de tir et d'une efficacité absolues, elles seraient parfaites, et la perfection n'est pas de ce monde. Que de torpilles seront perdues dans le combat, pour une qui éclatera au contact de la carène du navire ennemi!



TORPILLE DE BLOCUS.

Il faut citer encore une torpille en réserve à bord, qui est dénommée torpille *automatique* de blocus. Son but est d'interdire à l'ennemi un passage dont on renonce soi même à se servir. C'est une caisse qui contient un flotteur capable de la maintenir entre trois et cinq mètres d'eau, une charge de 25 kilogrammes de fulmicoton, un mécanisme percutant disposé pour agir dès que la torpille prend une inclinaison de 15°, inclinaison qui résultera du choc d'un bâtiment passant sur la torpille. Par une disposition aussi simple qu'ingénieuse, cet engin ne devient offensif qu'une demi-heure après son immersion, ce qui permet de le manœuvrer impunément. Dans maintes circonstances de guerre ces torpilles seront fort utiles. Elles barreront toutes les passes, toutes les entrées de port qu'on ne pourra donner à garder à des navires. La certitude que de meurtrières torpilles dorment sous l'eau, traîtreusement dissimulées et pourtant prêtes à éclater au moindre choc, inspirera aux assaillants plus d'hésitation et de crainte que la vue d'une escadre. Le danger qu'on ne voit pas est toujours le plus terrible.

II. — LES CUIRASSÉS

Les cuirassés de premier rang

Le programme de 1872 portait qu'un cuirassé de premier rang devait être en fer, à cloisons étanches, à éperon, et pourvu d'une cuirasse d'au moins 30 centimètres. Le premier navire conçu dans cet ordre d'idées fut le *Redoutable*, de 9 200 tonneaux, de 97 mètres de long sur 20 de large, qui reçut 35 centimètres de blindage à la flottaison. Mis en chantier en 1873, il fut lancé en 1876 et, à ses essais, il réalisa la vitesse, très belle alors, de quatorze nœuds et demi, en prouvant d'excellentes qualités nautiques.

Ce beau cuirassé devint tout à coup célèbre, moins à cause des heureux résultats qu'il donna que du plein succès qu'il obtint par la substitution de l'acier au fer pour les pièces de la membrure. Cette substitution était vivement prônée par un ingénieur éminent de la marine, M. de Bussy. L'idée était hardie à cette époque et beaucoup d'hommes compétents la taxaient de téméraire, ils craignaient en effet que la trempe du métal n'occasionnât des déboires et il fallut l'expérience du *Redoutable* pour les convaincre. Les marines étrangères étaient elles-mêmes fort perplexes au sujet de cette innovation et elles n'adoptèrent l'acier qu'après l'épreuve victorieuse que nous en fîmes les premiers. L'avantage de l'acier est considérable : il donne sur le fer, à égalité de poids, une supériorité de résistance d'un quart environ. Son emploi dans les constructions des navires de guerre fut dès lors généralisé.

Le *Redoutable* est un navire du type à réduit central qui fut longtemps en faveur dans notre flotte; il diffère cependant des navires de ce genre précédemment construits en ce que son réduit fait saillie sur les œuvres mortes qui ont une rentrée considérable. Cette disposition permet aux canons du réduit de tirer parallèlement à la quille, ce qui augmente singulièrement la puissance offensive dans le cas du tir en chasse ou en retraite. Les sabords d'un tel réduit sont dénommés sabords d'angle; la première idée en est très ancienne, elle est due au vice-amiral Labrousse, celui-là même dont les travaux firent faire tant de progrès à l'artillerie nouvelle et aux machines à vapeur, lors de leur apparition. Le réduit du *Redoutable* est armé de quatre canons de 27, son pont porte également quatre canons de 27 et en outre six canons de 14. Quant aux canons-revolvers et aux canons à tir rapide qui garnissent ses parties hautes et sa mâture, ils sont au nombre de vingt-deux.

Les cuirassés de la période précédente avaient leur coque en bois recouverte du traditionnel doublage en cuivre, et leur cuirasse de flottaison était elle-même recouverte d'un revêtement en bois pour porter ce doublage. La carène d'acier du *Redoutable* devait-elle donc avoir ce revêtement de bois, indispensable pour ne pas mettre le fer et le cuivre en contact dans l'eau de mer? On décida que non. On admit que ce navire, ne devant pas s'éloigner des mers d'Europe, serait toujours à même de passer en temps voulu au bassin de radoub, pour s'y débarrasser des herbes et des coquillages tapissant sa carène.

Le *Redoutable* a donc son blindage à nu et recouvert de telle ou telle peinture toxique propre à empêcher les dépôts adhérents qui sont si nuisibles à la marche.

Le *Redoutable* diffère encore des précédents navires blindés, en ce que l'un de ses ponts est cuirassé à plusieurs centimètres. Jusqu'alors les gardes-côtes avaient eu seuls cette protection horizontale qui met à l'abri les organes vitaux, tels que les machines, les chaudières, les appareils à gouverner, les soutes à poudre et à munitions. Mais il pouvait arriver que des bâtiments de combat eussent à lutter contre des batteries de côte, assises sur des collines élevées, et qu'ils en reçussent directement des projectiles avec des angles de chute considérables. La cible horizontale que présente la surface d'un grand navire est un but désigné aux coups des mortiers qui entrent de plus en plus dans l'armement des côtes. On résolut donc, dès 1872, d'étendre à tous les navires cuirassés la protection que donne un pont blindé. On a pris l'habitude de cuirasser le pont qui se trouve immédiatement au-dessus de la flottaison et de la ceinture cuirassée, c'est-à-dire celui sur lequel on marche quand on

est à l'étage appelé faux pont. L'épaisseur du blindage du pont du *Redoutable* est de six centimètres.

En même temps qu'on essayait, sur ce cuirassé, l'emploi de l'acier, on s'apercevait qu'il serait possible de trouver dans les nécessités mêmes de la construction métallique un excellent moyen d'augmenter les qualités défensives d'un navire de combat. Qu'on veuille bien se rappeler qu'une des objections faites naguère aux constructions en fer avait été leur faible résistance à un effort local, comme



LE « REDOUTABLE » AU MOUILLAGE

celui que produit un échouage. Le reproche était fondé, mais les ingénieurs avaient immédiatement obvié à cet inconvénient, par un système de grandes liaisons longitudinales allant de l'avant à l'arrière et formant avec la charpente de la membrure, dans les fonds des navires, une série de cloisons quadrillées. Certains ingénieurs avaient même recouvert ces cloisons d'une seconde coque intérieure, parallèle à la coque véritable. Ce que ces constructeurs avaient imaginé en vue des échouages, les ingénieurs des marines militaires le firent en vue des projectiles et des torpilles. Ils posèrent comme un principe fondamental l'emploi de la double coque dans toutes les parties immergées qui ne sont pas recouvertes par la cuirasse. Les murailles de tous les navires de combat mo-

dernes sont ainsi entièrement composées d'une suite ininterrompue de cellules ou de compartiments, de doubles fonds pour mieux dire, qui, d'une part, ajoutent à la solidité de l'édifice et qui, d'autre part, limitent les désastreux effets d'une voie d'eau causée par un projectile, un échouage, un accident quelconque. Au-dessus de ces doubles fonds s'élèvent des cloisons étanches qui montent jusqu'au pont cuirassé; leur nombre est fort multiplié, les unes sont disposées dans le sens transversal, les autres dans le sens longitudinal, de façon à réduire encore autant que possible les dégâts causés par l'explosion d'une torpille ou par le choc d'un éperon.



LE « REDOUTABLE » ALLUMANT SES FEUX.

La construction cellulaire n'a pas paru longtemps une garantie suffisante. On a craint que l'invasion de l'eau dans les compartiments atteints, constituant une sérieuse addition de poids sur le flanc du navire, vienne causer de grands inconvénients, comme celui d'empêcher le navire de gouverner droit, ou celui d'incliner fortement le navire sur l'un des côtés, tout en découvrant de l'autre les parties non cuirassées. C'est alors qu'on imagina de remplir les cellules et les compartiments de matières encombrantes, telles que le charbon et le liège, ou de matières « foisonnantes », comme la cellulose, obtenue par le peignage des fibres qui enveloppent la noix de coco. Si un projectile arrive dans un compartiment ou « cofferdam » rempli de cellulose, la première eau qui pénètre par le trou du boulet fait gonfler immédiatement cette matière fibreuse, qui arrête bientôt l'invasion de l'eau. Tels sont du moins les résultats d'expériences récentes, mais je dois dire que d'autres expériences plus récentes laissent en-

tendre que la cellulose n'a pas les vertus qu'on lui prête, qu'elle a même des défauts majeurs, comme, par exemple, de brûler trop facilement, et peut-être le moment est-il proche où elle aura cessé de servir de protection aux navires de guerre.

Quoi qu'il en soit, c'est sur le cloisonnement à outrance, avec ou sans cellulose, qu'est basée toute l'architecture des cuirassés modernes. On se flatte d'atténuer ainsi les dangers des voies d'eau, mais on ne perd pas de vue pour cela la nécessité d'avoir à sa disposition de puissants moyens d'épuisement. Tout un réseau de tuyaux d'aspiration sillonne le navire, les uns prenant leur



CUIRASSÉS AUX APPONTEMENTS DE TOULON

origine dans les compartiments eux-mêmes, les autres dans la cale sur une sorte de grand égout collecteur, ou *drain*, qui reçoit les eaux de tous les compartiments latéraux. Ces tuyaux aboutissent à des pompes à bras ou à des pompes à vapeur actionnées par la machine motrice et qui, combinant leurs efforts, peuvent rejeter dans une heure plusieurs milliers de tonneaux d'eau. Toutes les dispositions sont également prises avec un soin extrême, pour éviter la propagation d'un incendie. Les dangers d'un pareil événement sont d'ailleurs bien réduits depuis qu'on a employé le fer dans la construction. Non seulement la membrure et la coque, mais les ponts, les cloisons des chambres et des logements, les mâts eux-mêmes sont en fer ou en acier. Les ponts sont seulement recouverts d'un mince placage de bois, dans le but de les rendre moins glissants. Les nouveaux navires consacrent le triomphe du fer : du fer partout, du fer à

l'intérieur, du fer à l'extérieur. Il n'y a guère que les meubles qui soient restés en bois. Qui sait si un jour on ne les trouvera pas trop combustibles et si on ne les remplacera pas par des objets métalliques! Conséquence de cet emploi du fer : un froid rigoureux en hiver, une atroce chaleur en été, et presque en tout temps une humidité inimaginable, qui fait le malheur et le désespoir des pauvres rhumatisants.

Le *Redoutable* est, conformément au programme de 1872, armé d'un éperon qui lui permet d'agir comme bélier. La nécessité de donner au combat par le choc toute son efficacité a poussé les ingénieurs vers la recherche des meilleures qualités évolutives. Les gouvernails ont été augmentés, et leur mécanisme a été actionné par la vapeur. Tel cuirassé qui, en raison de ses dimensions, eût mis jadis sept ou huit minutes pour décrire un cercle de 300 à 400 mètres de rayon, peut aujourd'hui décrire un cercle de 150 à 200 mètres, et cela en quatre ou cinq minutes.

Ces longs détails ont été donnés à propos du *Redoutable* parce qu'il est le premier en date de nos bâtiments de combat modernes et que tous les navires qui l'ont suivi ont été construits, aménagés, installés d'après les mêmes principes. Il suffira donc, pour connaître leur genre de construction, de se reporter à ce qui précède.

Pendant que s'achevait le *Redoutable*, en 1875, l'artillerie navale créait des canons de 34 en acier. On décidait alors d'en armer deux nouveaux cuirassés à réduit central à pans coupés, avec sabords d'angle, qui ne seraient que des *Redoutable* agrandis, l'un la *Dévastation*, construite à Lorient, l'autre le *Foudroyant*, construit à Toulon, et devenu plus tard le *Courbet*, après la mort de l'illustre amiral. L'épaisseur de leur cuirasse fut portée à 38 centimètres à la flottaison, et on leur donna deux hélices, pour avoir une vitesse supérieure à quinze nœuds. Ces accroissements en puissance et en vitesse entraînèrent une augmentation de poids qui porta à 9700 tonneaux le déplacement de ces navires longs de 95 mètres. La *Dévastation* fut lancée en 1879, et le *Courbet* en 1882, c'est-à-dire sept ans après sa mise en chantier, délai qui doit paraître excessif dans un temps où le progrès marche à pas de géants, où telle innovation n'est profitable qu'à la condition de se produire instantanément. En dépit de ce retard, le *Courbet*, supérieur à son similaire, a été assez heureusement conçu pour être resté un des plus solides bâtiments de notre flotte de première ligne. Sa machine est admirablement montée et n'a donné lieu à aucun mécompte, ses facultés giratoires sont excellentes; enfin, il a, comme la *Dévastation*, un armement puissant, de quatre canons de 34 et de quatre de 27 avec huit canons

de 14; dans la mâture et sur les gaillards sont disséminés vingt quatre canons revolvers ou canons à tir rapide.

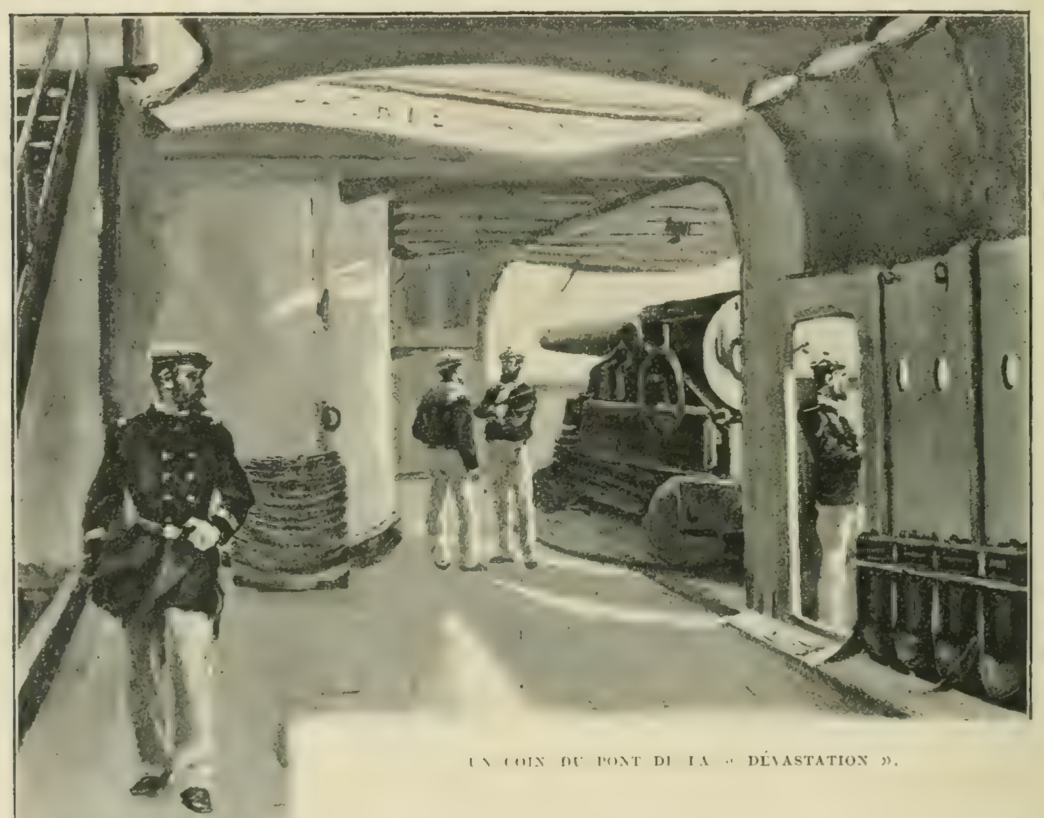
La *Dévastation* et le *Courbet* peuvent tirer en chasse et en retraite cinq canons de gros calibre, et par le travers quatre canons de gros calibre, sans préjudice des coups que pourrait porter leur artillerie légère.

Ces deux navires sont les derniers que notre marine ait construits avec un réduit central. On reproche à ce type de faire tirer sa plus puissante artillerie par des sabords qui, limitant l'inclinaison des canons, ne donnent pas un champ de tir assez étendu; on ajoute que la hauteur de ces sabords n'est pas telle qu'on soit assuré de pouvoir les ouvrir par une grosse mer; enfin, on trouve regrettable que l'artillerie du pont, formée de canons de 27 et de 14, ne puisse pas être protégée par une cuirasse, à cause de l'élévation même de ce pont au-dessus de l'eau. Frappés de ces défauts, nos ingénieurs ont essayé de donner aux canons le plus de commandement possible, et ils ont, dans ce but, pris le parti de placer ces canons dans des tourelles découvertes, situées sur le pont supérieur, et d'où l'on peut battre presque tout l'horizon aux plus grandes distances. Je ne méconnais pas certains avantages de ces sortes de tourelles, mais je ne puis m'empêcher de croire que, dans un combat, les canonniers de la belle batterie de 34 du *Courbet*, se sentant à l'abri de leur forte cuirasse, sauraient montrer, mieux que dans des tourelles découvertes, la fermeté impassible, le sang-froid raisonné, qui sont, eux aussi, des présages de succès, des gages de victoire. Ce qu'on pourrait appeler, suivant certaine expression en vogue, l' « état d'âme » des combattants ne me paraît pas avoir été tenu en suffisante considération par ceux qui ont tracé les plans de certains de nos derniers navires. Dans un tir d'exercice, la tourelle ouverte a tout l'avantage sur le réduit. Qui peut affirmer que dans une bataille navale il en sera de même? Quand les feux plongeants des hunes et des passerelles ennemies couvriront le pont, « ça chauffera dur » dans les tourelles, comme on dit vulgairement, et les tôles légères ou carapaces dont on les recouvre abriteront bien imparfaitement les servants à leur pièce....

C'est dans le principe des tourelles ouvertes que sont construits les navires suivants : *Amiral Duperré*, *Amiral Baudin*, *Formidable*. Ils sont caractérisés par une sensible augmentation du déplacement, due surtout à l'importance de la protection à la flottaison. La ceinture cuirassée a en effet 55 centimètres d'épaisseur. L'*Amiral Duperré* a été lancé en 1879 et a obtenu à ses essais une vitesse de quatorze nœuds passés. Il est armé de quatre canons de 34, établis dans quatre tourelles barbettes, c'est-à-dire découvertes. La batterie inférieure, qui contient

quatorze canons de 14, est décuirassée complètement. Un canon de 16 se trouve sous le gaillard d'avant, qui est fort relevé et empêche la lame de déferler sur le pont par mauvais temps.

L'*Amiral Baudin* et le *Formidable*, lancés l'un en 1883, l'autre en 1885, ont 100 mètres de long sur plus de 21 de large. Ils ont pour armements trois canons de 37 en tourelles barbettes, situées toutes les trois sur une même



UN COIN DU PONT DE LA « DÉVASTATION ».

ligne dans l'axe du navire. Grâce à cette disposition, ils peuvent tirer simultanément trois pièces par le travers, mais ils n'en peuvent tirer qu'une en chasse et une en retraite, aussi a-t-on dû leur ajouter, après coup, des canons de 16 en encorbellement, afin de suppléer à l'insuffisance du tir en pointe. La pièce de chasse, pour avoir tout son champ de tir, exige que l'avant de ces bâtiments soit un peu abaissé, ce qui peut devenir un inconvénient dans la grosse mer. La batterie, toujours sans protection, renferme douze canons de 14; quant aux pièces à tir rapide et aux canons-revolvers, ils sont répandus en grand nombre sur le pont, sur les passerelles et dans la mâture. L'épaisseur du pont blindé a été accrue sur ces deux cuirassés; elle atteint dix centimètres dans la partie qui recouvre les

machines et les chaudières; de plus, ce pont a reçu la forme d'une carapace de tortue, il est plan au milieu et ses bords s'inclinent assez brusquement jusqu'à venir rejoindre la partie inférieure de la cuirasse. Il est facile de comprendre que par cette disposition, reproduite depuis lors sur presque tous les navires, les organes vitaux sont bien mieux protégés. Les tourelles du *Baudin* et du *Formidable* ont reçu une forte cuirasse d'une quarantaine de centimètres. Enfin leurs machines, de 8 000 chevaux, leur donnent une vitesse de plus de seize nœuds.

Les quatre cuirassés venus immédiatement après le *Formidable*, c'est-à-dire le *Hoche*, le *Marceau*, le *Magenta*, le *Neptune*, se distinguent par une diminution d'épaisseur de la cuirasse à la flottaison : ils n'ont plus que 45 centimètres,



LE « FORMIDABLE » EN RADE DE BREST

mais les plaques qui forment cette ceinture sont en acier martelé ou du système appelé compound et elles possèdent ainsi une résistance égale à celle de plaques ordinaires sensiblement plus épaisses. Ces quatre cuirassés ont des dimensions analogues aux deux navires qui viennent d'être décrits. Leurs vitesses sont à peu près semblables. Ce sont, en définitive, des navires de même force, portant également leur grosse artillerie dans des tourelles cuirassées. D'ailleurs cette disposition est désormais la seule qui soit adoptée pour les navires de combat de la France et de l'étranger, seulement on semble avoir fini par reconnaître les

inconvénients des tourelles barbettes, qui exposent trop ouvertement aux coups de l'ennemi et les servants et les mécanismes des affûts. L'un des quatre navires en question, le *Hoche*, a en effet été muni de tourelles fermées, de ces mêmes tourelles fermées qui avaient apparu jadis sur nos premiers gardes-côtes. On verra, par ce qui suit, que ce retour à d'anciens errements semble définitif. Grâce, d'ailleurs, à une invention récente de M. le commandant de Fraysseix, le pointage en tourelles fermées est devenu aussi commode, aussi rapide et peut-être même plus précis qu'en tourelles ouvertes. Cet officier a eu l'ingénieuse idée d'appliquer au pointage des canons la chambre noire des photographes. Par un trou de cinq centimètres, percé dans la muraille, la lumière pénètre dans la tourelle et l'image du but à battre, navire en vue ou fort voisin, vient se refléter sur un écran. C'est pour ainsi dire la matérialisation de la ligne de mire.

Le *tir optique*, ainsi qu'on nomme l'invention nouvelle, est appelé à un grand avenir. Il met entre les mains du pointeur un instrument précis, il a enfin cet autre avantage de réduire l'ouverture du sabord à la seule dimension de la volée de la pièce, puisqu'on n'a besoin que d'un trou de quelques centimètres pour avoir l'image du but. Il offre donc l'abri maximum aux servants des tourelles.

Le *Hoche* porte deux canons de 34 dans des tourelles fermées, placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, et deux canons de 27 dans des tourelles barbettes placées sur les côtés. La batterie contient quatorze canons de 14 et n'est pas protégée. Le *Marceau*, le *Magenta*, le *Neptune* ont quatre canons de 34 en tourelles barbettes disposées en losange, les deux du milieu sont en porte-à-faux, c'est-à-dire qu'elles débordent de la muraille même du navire, les deux autres sont dans l'axe du navire, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. Cette disposition en losange permet, comme on s'en rend compte aisément, de tirer trois grosses pièces à la fois aussi bien par le travers que pour le tir en chasse ou le tir en retraite. Leur batterie formée de dix-sept canons de 14 est sans protection. La rapidité relative à laquelle on est arrivé pour la manœuvre des gros canons de ces navires leur donne une véritable supériorité sur leurs devanciers. Ils ont toutefois, comme ceux-ci, un défaut assez sérieux, le manque de protection de la batterie secondaire, et c'est à y remédier que les efforts se sont portés dans les constructions ultérieures.

On a conservé sur ces navires la ceinture cuirassée totale, et on y a ajouté des blindages légers en différentes parties ; en même temps, grâce à une faible augmentation de déplacement, on a allongé les coques et on a cherché à leur donner une vitesse plus grande, en rapport avec les besoins actuels. La question

des formes de l'avant a été étudiée tout particulièrement et, à la suite de sérieuses recherches, on a été amené à reconnaître que les formes adoptées jusqu'ici pour les éperons de nos cuirassés, les formes en soc de charrue, deviennent nuisibles à la marche pour les vitesses dépassant quatorze nœuds. Aux allures rapides, il se forme à l'avant une énorme volute qui se replie sur l'étrave et qui oppose une résistance considérable. On est donc revenu aux avants droits avec un très court éperon en saillie. Le *Brennus* est le premier navire construit selon ces nouveaux principes. Il a 111 mètres de longueur totale et 20 mètres et demi de largeur. Son déplacement atteint 12000 tonneaux. Sa machine, de 13510 chevaux, est calculée pour dix-sept nœuds. Il est en acier doux et en acier chromé, avec une ceinture cuirassée de flottaison épaisse de 40 centimètres. Son artillerie principale se compose de trois canons de 34. Deux sont placés dans la tourelle avant, le troisième dans la tourelle arrière. Ces tourelles cuirassées, fermées et mobiles, sont montées sur pivot hydraulique et placées dans l'axe. Elles ont 45 centimètres de blindage. L'artillerie secondaire se trouve dans un fort central, blindé à 10 centimètres, enclavant les cheminées et formant deux étages qui montent du faux pont jusqu'au pont des gaillards. Cette artillerie se compose de dix canons de 16, dont six sont en batterie, dont les quatre autres occupent des tourelles circulaires cuirassées, mobiles et fermées. Les canons en batterie sont eux-mêmes séparés les uns des autres par des cloisons d'acier ou traverses dénommées pare-éclats, devenues nécessaires pour abriter les servants contre les effets redoutables des obus chargés de matières explosibles.

En se conformant aux mêmes principes on a mis en chantier, en 1891 et en 1892, quatre grands cuirassés, le *Charles-Martel* à Lorient, le *Lazare-Carnot* à Toulon, le *Jauréguiberry* à la Seyne, aux Forges et Chantiers de la Méditerranée; et enfin le *Masséna* aux Chantiers de la Loire. Ces navires ont un déplacement de 12000 tonneaux, 110 mètres environ de longueur sur 22 de largeur, avec une ceinture cuirassée de 45 centimètres; la vitesse des trois premiers doit être de dix-sept nœuds, celle du quatrième de dix-huit nœuds. Leur caractère principal est la diminution du nombre des pièces au profit de leur protection et la disposition ingénieuse qui permet de faire converger les feux de sept canons sur un même but dans toutes les directions, sans compter les pièces légères à tir rapide. Le *Charles-Martel*, par exemple, a deux canons de 30, deux canons de 27 et huit canons de 14, tous dans des tourelles fermées indépendantes. Le *Jauréguiberry* a le même nombre de gros canons, mais les petites tourelles sont au nombre de quatre, contenant chacune deux canons. Toutes ces

pièces, du modèle le plus récent (1887 ou 1891), ont une grande puissance de perforation. Les excellentes installations de toute nature effectuées à bord de ces navires en feront des bâtiments très perfectionnés : ainsi, les soutes à munitions seront directement en dessous des pièces qu'elles approvisionnent, ce qui facilitera beaucoup le service et permettra au tir rapide de n'être pas un vain mot; de plus on emploiera pour la manœuvre des tourelles l'électricité, qui semble appelée à remplacer l'hydraulique avec avantage, par la suppression de ses volumineux et encombrants appareils.

Tous les cuirassés de la seconde période, sauf le *Redoutable*, ont reçu deux hélices; le *Masséna* en recevra trois. Les avantages de cette pluralité sautent aux yeux. On y gagne en facilité d'évolution, parce que chaque hélice peut agir indépendamment de l'autre; on y gagne en commodités de démontage et de réparation, parce que les pièces de chaque machine sont moins volumineuses, enfin et surtout on y gagne parce qu'on a plusieurs machines, plusieurs moteurs à sa disposition et que si l'un est avarié, si un obus, une torpille, un accident quelconque viennent le désemparer, l'autre moteur resté intact permet au navire de marcher encore et l'empêche de tomber à la merci d'un adversaire.

Les machines marines ont subi la loi de progrès constant, qui est commune à tout ce qui relève de l'industrie moderne. L'une des mesures les plus heureuses prises depuis quelques années a été l'adoption des machines dites à pilon, c'est-à-dire verticales, où l'usure des différentes pièces est beaucoup moins sensible que dans les anciennes machines horizontales. Les chaudières ont également bénéficié de sérieuses améliorations, pourtant on n'est pas encore arrivé à découvrir la chaudière idéale et rien ne prouve que cette découverte soit prochaine. Depuis que l'emploi de l'acier est entré dans la pratique courante, on a pu faire servir ce métal aux appareils évaporatoires et on a construit des chaudières cylindriques pouvant résister à une pression de régime de 6 kilogrammes, sans que les épaisseurs à donner aux enveloppes aient dépassé celles dont on usait généralement. Peu à peu on est arrivé à des pressions de 10 à 12 kilogrammes et même davantage. Alors on a reconnu qu'il devenait très avantageux de faire travailler la vapeur dans trois cylindres successifs, ce qui a conduit aux machines à triple expansion, dont l'adoption, en 1874, est due au célèbre constructeur du Havre, Benjamin Normand. En combinant les hautes pressions avec les grandes détentes et avec la triple expansion, on a accru dans une proportion très forte le rendement de combustion de la houille. La consommation par cheval et par heure, qui était tombée, il y a vingt ans, de 4 kilogrammes à $1^{k},150$, est actuellement de

moins de 850 grammes. Avec des chaudières Belleville, on est même arrivé à 690 grammes. L'économie est grande. Économie relative, il faut se hâter de le dire, car l'augmentation rapide des déplacements et la nécessité de donner aux navires de combat de grandes vitesses ont obligé en même temps à augmenter la puissance absolue des machines et par conséquent les dépenses de combustible.



LE « COURBET » EN MARCHE

d'après une aquarelle de M. le commandant Baudry Lacantinerie

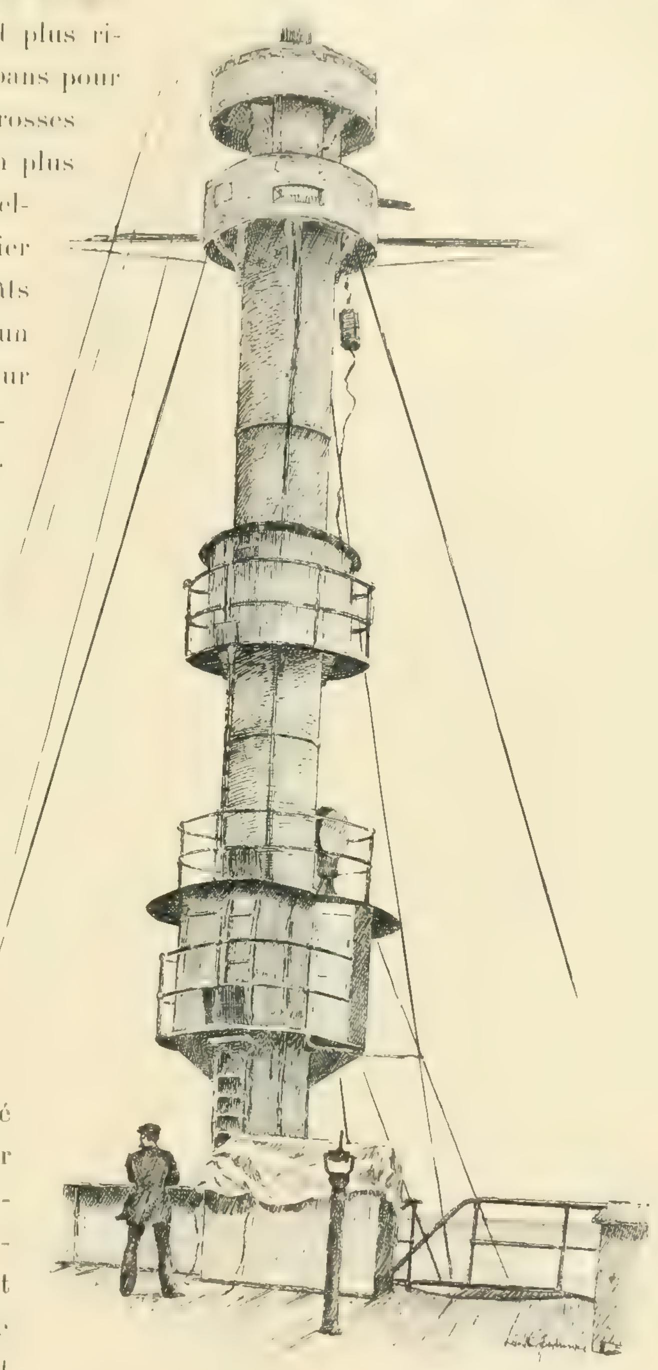
L'éclairage de nos bâtiments modernes est électrique. Les faux ponts, les cales, les chambres de machines et de chaudières, les soutes, les logements reçoivent la lumière de lampes à incandescence. Je n'ose pas dire que cette réforme radicale se soit faite aisément. Il a fallu au contraire beaucoup de temps pour qu'en haut lieu on se décidât à substituer la lumière électrique à la lueur fumeuse de quinquets à bougies. On a fini cependant par reconnaître que sur des bâtiments, où il fallait sans cesse, pour une raison ou pour une autre, avoir une source de vapeur en activité, il serait facile, simple et peu dispendieux de distraire une partie de cette vapeur pour actionner un moteur électrique. Ce n'était, après tout, qu'une machine de plus à embarquer. Et à ce propos, voulez-vous savoir quel est le nombre des machines supplémentaires ou auxiliaires mises à bord d'un grand navire? Jetez les yeux sur

cette énumération : deux servo-moteurs à vapeur pour le changement de marche des machines motrices, deux appareils de servitude, douze ventilateurs et leurs moteurs, deux pompes à incendie, six petits chevaux d'alimentation, deux turbines et leurs moteurs, deux pompes de cale, deux vireurs à vapeur, six escarbilleurs, deux pompes d'épuisement rotatives, deux servo-moteurs pour le gouvernail, deux cabestans à vapeur, une pompe de compression, une presse hydraulique, deux pompes à air à vapeur, trois machines pour actionner les dynamos, huit éjecteurs, total *cinquante-six machines auxiliaires*.... Et, sans doute, j'en oublie.... Voulez-vous savoir maintenant combien de mètres de tuyaux sont nécessaires pour actionner toutes ces machines et leurs accessoires? exactement 6611 mètres. Plus de six kilomètres et demi de tuyautage sur un navire comme le *Formidable*!

Le jour où fut décidée la suppression de la voilure pour les bâtiments de combat, on n'eut garde de renoncer aux bas mâts ,dont les hunes pouvaient continuer à recevoir des gabiers armés de fusils. Les feux de la mâture ont toujours été meurtriers pour les ponts ennemis, on n'agita même pas la question de s'en priver : aucun de nos marins n'oubliait que Nelson avait été tué d'une balle partie de la hune d'un de nos vaisseaux. Quand vinrent les canons-revolvers, on s'empressa d'en armer les hunes. Puis on songea que si une hune était précieuse, deux hunes sur un même mât seraient encore préférables, et nos navires, tels que le *Courbet*, la *Dévastation*, le *Duperré*, reçurent ainsi deux hunes superposées à chacun de leurs trois mâts. Remarquez, en passant, le curieux retour des choses d'ici-bas. La hune, après avoir été à l'origine, sous le nom de gabie, une sorte de hotte propre à recevoir des guerriers chargés de lancer des traits et des pierres, devint une plate-forme soutenant un mât supérieur au moyen de haubans et sur laquelle on manœuvrait les voiles hautes. Lorsque de nos jours les voiles furent jugées inutiles, la hune reprit sa destination primitive et redevint une sorte de hotte circulaire, en tôle, propre à recevoir des hommes armés de fusils et des canons à tir rapide.

Avec des mâts en bois, il fallait hisser jusqu'à la hune, au moyen de palans, les gargoussiers contenant les obus des canons-revolvers et les cartouches des fusils, ce qui était incommode et long : on eut alors l'idée de faire des mâts creux en tôle ou en acier, dans l'intérieur desquels montait et descendait un petit chariot-ascenseur destiné à l'approvisionnement des munitions. Avec ces nouveaux mâts, les fusiliers et les servants des canons devaient encore atteindre la hune en grimpant dans les haubans, ce qui les exposait au feu de l'ennemi, on s'avisa alors de construire des mâts beaucoup plus larges, pou-

vant contenir un escalier en colimaçon dont se servent les matelots pour monter jusqu'à la hune. Ajoutez à cela que ces mâts plus larges, étant plus rigides, n'ont plus besoin de haubans pour être maintenus, et qu'ainsi les grosses pièces du pont peuvent avoir un plus vaste champ de tir. Les mâts actuellement construits sont en acier chromé et portent le nom de mâts militaires. Ils sont surmontés d'un petit mâtereau léger qui a pour but de placer les pavillons de signaux à bonne hauteur. Avec leurs hunes complètement fermées et blindées contre les effets de la petite artillerie, avec les canons de 47 à tir rapide qui les garnissent, ces mâts à la silhouette étrange sont de véritables tours avec donjons, d'où l'on peut foudroyer les ponts de l'ennemi, tandis que le tir dirigé contre eux, venant d'en bas, reste à peu près sans efficacité.



MÂT MILITAIRE D'UN CUIRASSÉ.

L'extension donnée dans toutes les marines à la petite artillerie de la mâture a obligé de protéger par des abris en acier de formes variées, masques, carapaces ou guérites, les nombreux canons placés sur les passerelles et sur les gaillards. Pour la même raison, on a dû créer sur le pont supérieur, quelquefois même à mi-hauteur du mât de l'avant, un abri blindé ou *blockhaus* pour le commandant, pour les organes de transmission

d'ordres, et pour la roue qui mène le gouvernail. Ces blockhaus n'ont qu'un faible blindage, et peut-être doit-on le regretter, si l'on songe qu'en 1879, au combat de Punta-Angamos, trois commandants furent mis successivement hors de combat dans le blockhaus d'un navire chilien, le *Huascar*.

C'est dans cet abri que le commandant se tiendra dans le combat. C'est de là qu'il mènera son navire, qu'il le conduira à travers la mêlée. Mesurez-en la superficie : trois mètres carrés au plus. Vous représentez-vous ce capitaine enfermé dans son blockhaus; l'heure est venue, tout est prêt, l'ennemi est en vue. Soudain un signal monte au grand mât du vaisseau amiral, c'est le chef de l'escadre qui, avec ses derniers ordres, envoie ce dernier encouragement : « La France compte que chacun fera son devoir... ». Je ne crois pas qu'il y ait jamais situation plus haute ni plus grave pour un homme. Un seul aide l'assiste. Les autres officiers sont à leurs postes dans la batterie, dans les machines, dans les tourelles. Vitesse, giration, artillerie, torpilles, tout alors dépend de lui, de lui seul. Cette énorme masse, c'est lui qui la met en mouvement, qui la dirige; ces canons formidables, c'est lui qui les fait tonner; ces torpilles meurtrières, c'est lui qui les lance. Une inspiration heureuse, et c'est l'honneur et la gloire pour lui, la victoire peut-être pour le pavillon qu'il porte. Manque-t-il un instant de sang-froid ou de coup d'œil, son vaisseau est compromis. Bien plus, le mal est sans remède, la faute commise ne peut plus se réparer. Le coup est manqué, il est trop tard pour y revenir. Un adversaire plus habile lui fait payer son erreur; c'est dix, quinze ou vingt millions engloutis à jamais; c'est peut-être le dixième de la puissance navale du pays qui disparaît. Et tout cela pour un coup de barre mal donné! Écrasante responsabilité que peuvent seuls assumer ceux qu'a préparés une longue initiation au commandement! Écrasante responsabilité qui ne se retrouve nulle part ailleurs! Le général qui se trompe sur un champ de bataille peut s'apercevoir de sa faute et la corriger : il a autour de lui des auxiliaires nombreux, et le combat, qui dure des heures entières, permet de peser le pour ou le contre des manœuvres et de rectifier les maladresses. A bord, rien de pareil : le combat est une affaire de minutes, les décisions doivent être prises aussi vite que la pensée. C'est dans ce petit poste circulaire qu'elles seront prises. C'est là que se trouveront, à l'heure suprême du combat, la tête et le cœur du navire. Je n'ai jamais pénétré dans un de ces blockhaus sans me faire les réflexions que je viens de dire, et sans songer quel lourd devoir ce sera de conduire au feu un *Courbet* ou un *Formidable*.

Quiconque a visité un navire moderne partagera mon sentiment, car il a, sans aucun doute, été saisi de l'énormité de ces citadelles flottantes qu'il faudra faire mouvoir « sans peur et sans reproche ». Mais en même temps la complication des organes, l'encombrement des faux ponts, le dédale des passages, des couloirs et des échelles l'auront aussi frappé, et c'est quelque chose de très confus qui a dû lui rester comme souvenir de sa visite. Par le fait de la multiplicité des cloisons, du morcellement des espaces, les derniers navires, ont beaucoup perdu en pittoresque aux yeux de celui qui les parcourt. Sur l'*Océan* ou le *Colbert*, les cloisons n'étaient pas assez rapprochées pour couper toute perspective. La machine unique occupait un vaste compartiment très libre et offrait vraiment un coup d'œil superbe, par sa grandeur et sa majesté. A bord des navires récents, la présence de deux machines distinctes, actionnant chacune une hélice, diminue les dimensions des cylindres et des bielles; en outre, une cloison étanche sépare l'un de l'autre les deux moteurs, et le grandiose spectacle de jadis est fort atténué. Les chaudières, qui naguère se trouvaient rangées symétriquement face à face dans une longue et unique chambre de chauffe, sont maintenant réunies deux par deux, trois par trois, dans des compartiments séparés où l'on n'accède que par une échelle raide et étroite; chaque « chaufferie », et il y en a huit sur bien des

LE BLOCKHAUS DU COMMANDANT

navires, ne présente plus aux regards étonnés un aspect imposant, mais un inextricable fouillis de tuyaux, de robinets, de soupapes, de vannes, de volants de manœuvre, de petits appareils auxiliaires.

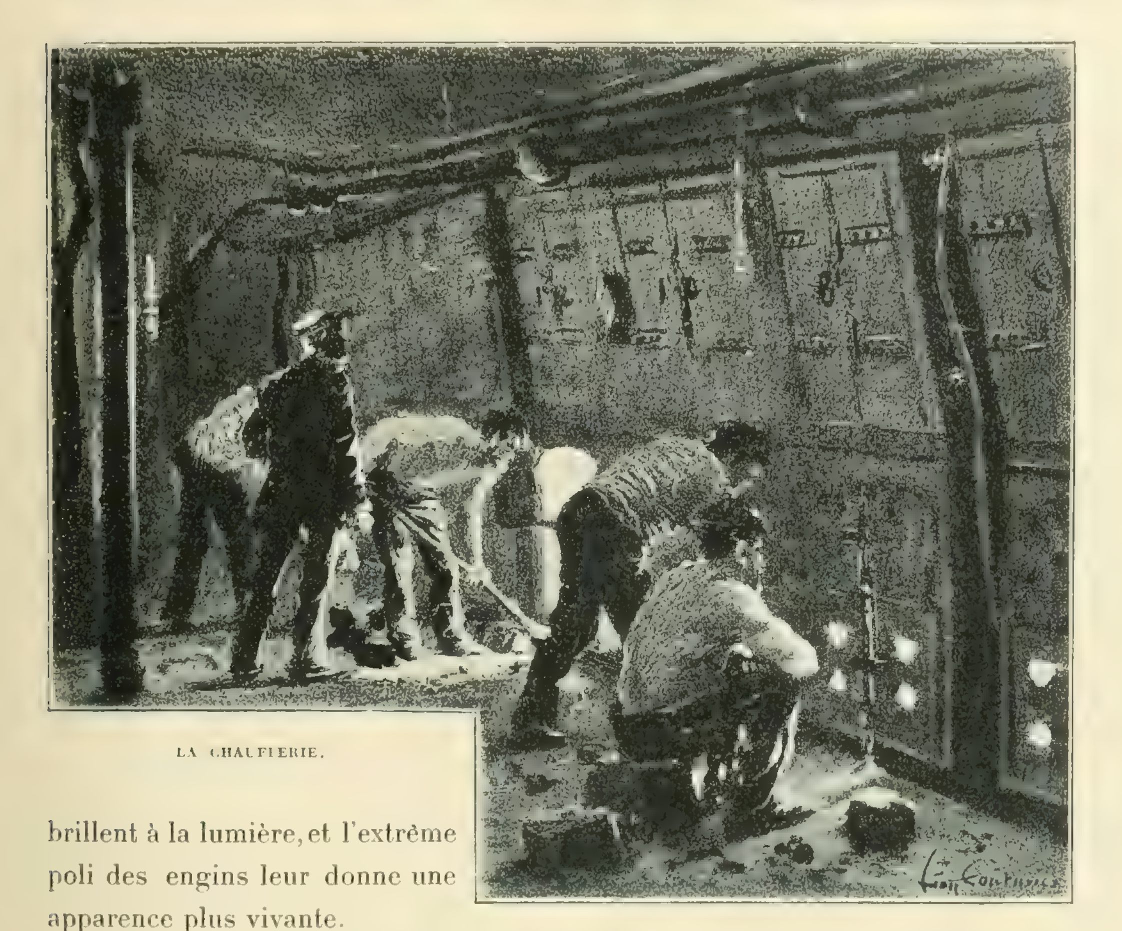
Alphonse Daudet a fait une captivante description des machines modernes dans l'un de ses plus touchants livres, où le petit *Jack*, devenu grand, sans cesse ballotté par les hasards de sa triste destinée, vient embarquer comme chauffeur sur un grand navire à vapeur. Accompagné de l'un des siens, il visita sa nouvelle demeure flottante. « Ils prirent un petit escalier tout en cuivre qui tournait avec une rampe étroite, puis un autre escalier sans rampe, raide comme une échelle, puis encore un, puis encore un autre.... On descendait dans un abîme où les yeux, qui venaient de la grande lueur du jour, ne distinguaient ni les êtres ni les objets. Il faisait nuit, une nuit de mine, éclairée de fanaux accrochés, étouffée d'un manque d'air et d'une chaleur croissante. Une dernière échelle, descendue à tâtons, les conduisit dans la chambre aux machines, véritable étuve qu'une chaleur mouillée et lourde, mêlée à une forte odeur d'huile, emplissait d'une odeur insupportable, d'une buée flottante au-dessus de laquelle, à trois ou quatre étages plus haut, apparaissait, dans le carré d'un soupirail, le bleu du ciel.... Çà et là des thermomètres, des manomètres, le cadran télégraphique par lequel arrivent les commandements, recevaient la lumière de grosses lampes à réflecteur. »

Au repos, dans les rades ou dans les ports, l'odeur d'huile persiste, elle devient même plus pénétrante et plus désagréable, car elle a des relents de graisse rance. Elle se répand dans tout le navire, chassant, absorbant cette bonne odeur de goudron qui saisissait jadis au moment où l'on mettait le pied sur un navire à voiles.

C'est un légitime objet de curiosité qu'une machine de grand navire. Quand le monstre dort, quand ses robustes membres de fer ou de fonte sont immobiles, froids, inertes, sous la clarté des lampes, l'impression est déjà grande : on a la sensation d'une force si puissante, si surhumaine, qu'on ne peut se défendre de surprise. Mais quand la formidable bête se met en branle, que tous ses bras se meuvent, ceux-ci tournant, évoluant en cercles, ceux-là allant et venant en ligne droite, bielles, tiges de piston, manivelles, excentriques, tous remuant à la fois dans un ensemble saccadé, dans un bruit croissant, alors ce n'est plus seulement de la surprise, mais de l'effroi : notre esprit n'est pas fait pour dominer du premier coup une telle puissance, une telle mobilité de la matière.

Autour de la machine en marche les mécaniciens veillent sans cesse, comme une mère près du berceau d'un enfant. Ils ne la perdent pas de vue une seconde,

pour être sûrs que toutes ses pièces fonctionnent régulièrement. Ils la caressent, ils la tâtent de la main pour voir si aucune chaleur insolite ne se développe par le frottement, comme un médecin tâte le pouls à un malade. Et, de fait, chaque coup de piston n'est-il pas la pulsation, le battement de cette chose animée? Sur les organes mobiles on verse de l'huile à flots pour adoucir les chocs, éviter les échauffements du métal ; le fer, le cuivre ou la fonte baignés dans cette huile



LA CHAUFFERIE.

brillent à la lumière, et l'extrême poli des engins leur donne une apparence plus vivante.

En avant de la machine, dans la chambre de chauffe, le spectacle est différent, mais non moins grandiose. « Ici, c'est l'enfer, nous dit Alphonse Daudet. Imaginez-vous une longue cave ardente, une allée des catacombes, embrasée par le reflet rougeâtre d'une dizaine de fours en pleine combustion. Des hommes presque nus, activant le feu, fouillant les cendriers, s'agitent devant ces brasiers qui congestionnent leurs faces ruisselantes. Dans la chambre aux machines, on étouffe. Ici, l'on brûle.

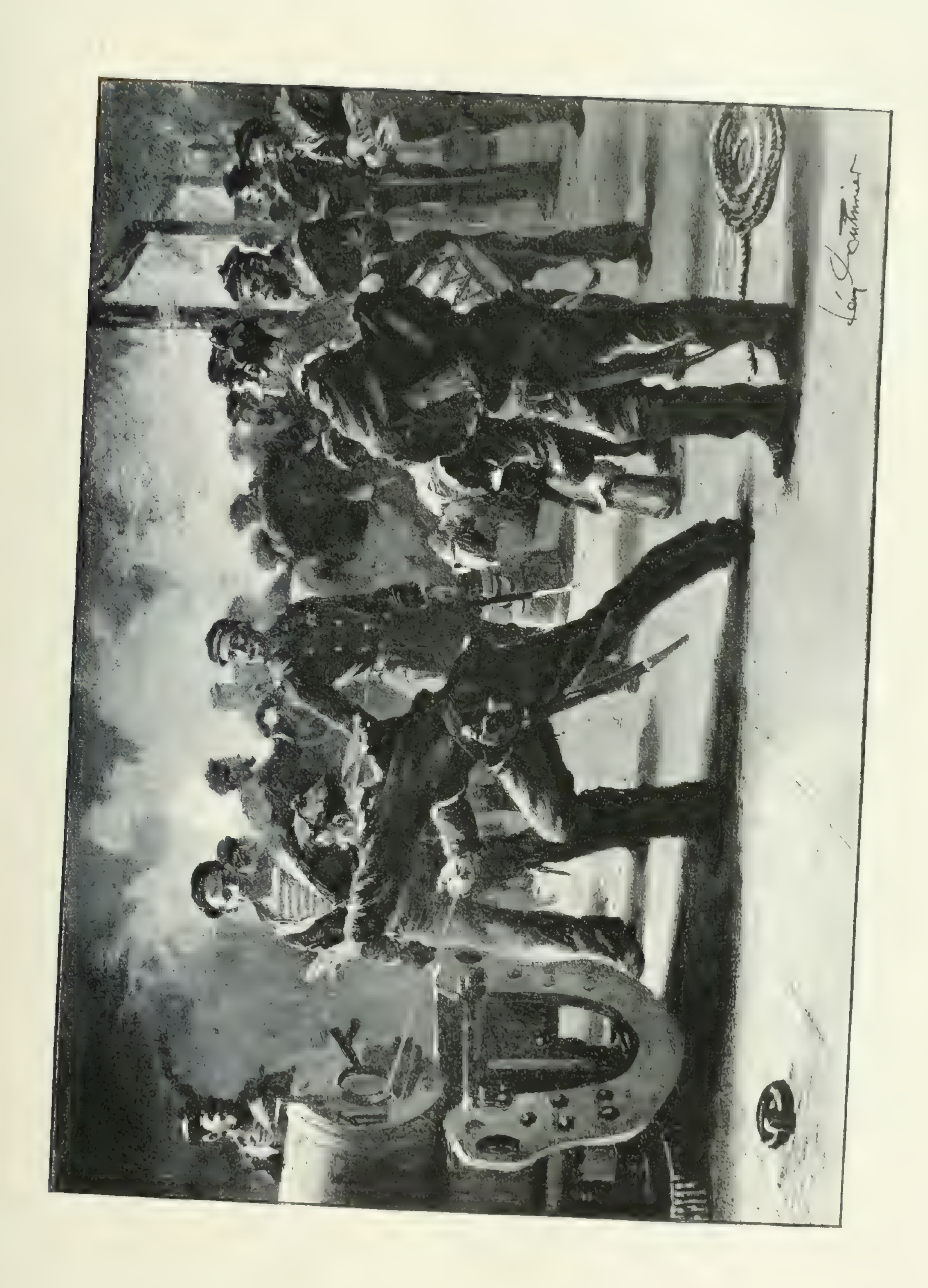
« Chargés jusqu'à la gueule, dégageant, avec des lueurs d'incarnat, une chaleur visible, les fours dévorent des pelletées de charbon sans cesse renouvelées

par les chauffeurs dont les têtes tuméfiées grimacent sous l'action de ces feux ardents. Le rugissement de la flamme, le pétillement des étincelles donnent l'impression d'un incendie inextinguible renaissant de tous les efforts qu'on fait pour l'éteindre.... »

La décoration des cuirassés de combat actuels est particulièrement sobre. A l'arrière, un écusson bordé de minces baguettes dorées reçoit le nom du vaisseau en lettres d'or; quelquefois même ce nom est écrit en lettres de cuivre découpé, qu'on applique simplement sur la muraille. Il est fort rare qu'on se mette en frais pour décorer un navire; seul l'*Amiral Duperré* porte à son arrière les armes du marin de 1830. Sur le pont une unique inscription, dans un écusson quelconque, rappelle les mots *Honneur et Patrie*, qui sont la devise traditionnelle de la marine française. A l'avant, il n'y a rien; pas la plus petite moulure, pas le moindre décor, casque de chevalier, armure ou trophée. C'est peut-être un excès fâcheux que cette trop grande sobriété. J'aimerais à voir nos bâtiments de combat plus ornés, cela n'ôterait rien à leur force et n'augmenterait pas beaucoup leur prix de revient. Quelques attributs de sculpture, relevés par une éclatante dorure, ne seraient pas pour leur nuire.

Nos cuirassés sont tous peints en noir, mais les parties hautes, les cheminées, les passerelles, les mâts, sont peints d'une couleur grisâtre, dénommée *couleur toile mouillée*, qui a été reconnue pour être celle qui de loin s'aperçoit le moins bien. L'amiral Gervais, dans son escadre, avait adopté cette teinte pour les coques elles-mêmes : tous les navires qu'il a conduits à Cronstadt étaient gris depuis la ligne de flottaison jusqu'à la pomme du grand mât : sur les embarcations, sur les cheminées, sur les vergues, partout et toujours du gris. Pareille teinte n'est pas gaie, mais elle est utile, et c'est l'essentiel. Elle n'empêche pas d'ailleurs les navires d'avoir bel aspect, ni d'en imposer par leur allure. Avec leur structure bizarre, leurs mâts trapus, leurs hunes en balcon, leurs passerelles encombrées de kiosques et d'abris, leur aspect de machine terrible, on ne peut se défendre de les admirer. Qu'on les voie à l'ancre, assis sur l'eau comme des îlots sombres taillés à pic, qu'on les voie défiler à toute vapeur avec leur sérénité d'êtres puissants, on est saisi d'enthousiasme. Un tel mépris de l'harmonie, un si superbe dédain de l'esthétique a présidé au tracé de leurs lignes! Au-dessus de visées pittoresques, leurs constructeurs ont mis hardiment le rêve de la force, de la toute-puissance; ils ont voulu le navire formidable ou irrésistible et ne se sont pas soucié de sa grâce; ils n'ont eu qu'un but, celui d'entasser dans cette masse énorme le plus de forces possible. Et leurs œuvres sont belles, malgré tout, par leur écrasante majesté.

Batterie pendant le combat.



Les cuirassés de second rang.

On les désigne aussi sous les noms de *cuirassés de station* et de *cuirassés de croisière*, qui ont l'avantage de définir plus exactement leur rôle. On a vu en effet, au chapitre précédent, que ces navires, beaucoup moins armés et moins protégés que les cuirassés de premier rang, ne sont destinés qu'à nos stations lointaines.

Les derniers bâtiments du type cuirassé de station ont été conçus en 1876 et lancés de 1880 à 1883. Ils se nomment le *Bayard*, le *Turenne*, le *Du Guesclin* et le *Vauban*. Leur cuirasse extérieure est d'une vingtaine de centimètres, leur vitesse de quatorze nœuds. Ils ont deux hélices, et leur grosse artillerie, bien disposée du reste, est complétée par l'adjonction d'un bon nombre de canons à tir rapide ; ce sont donc des navires assez supérieurs aux bâtiments analogues de la période précédente.

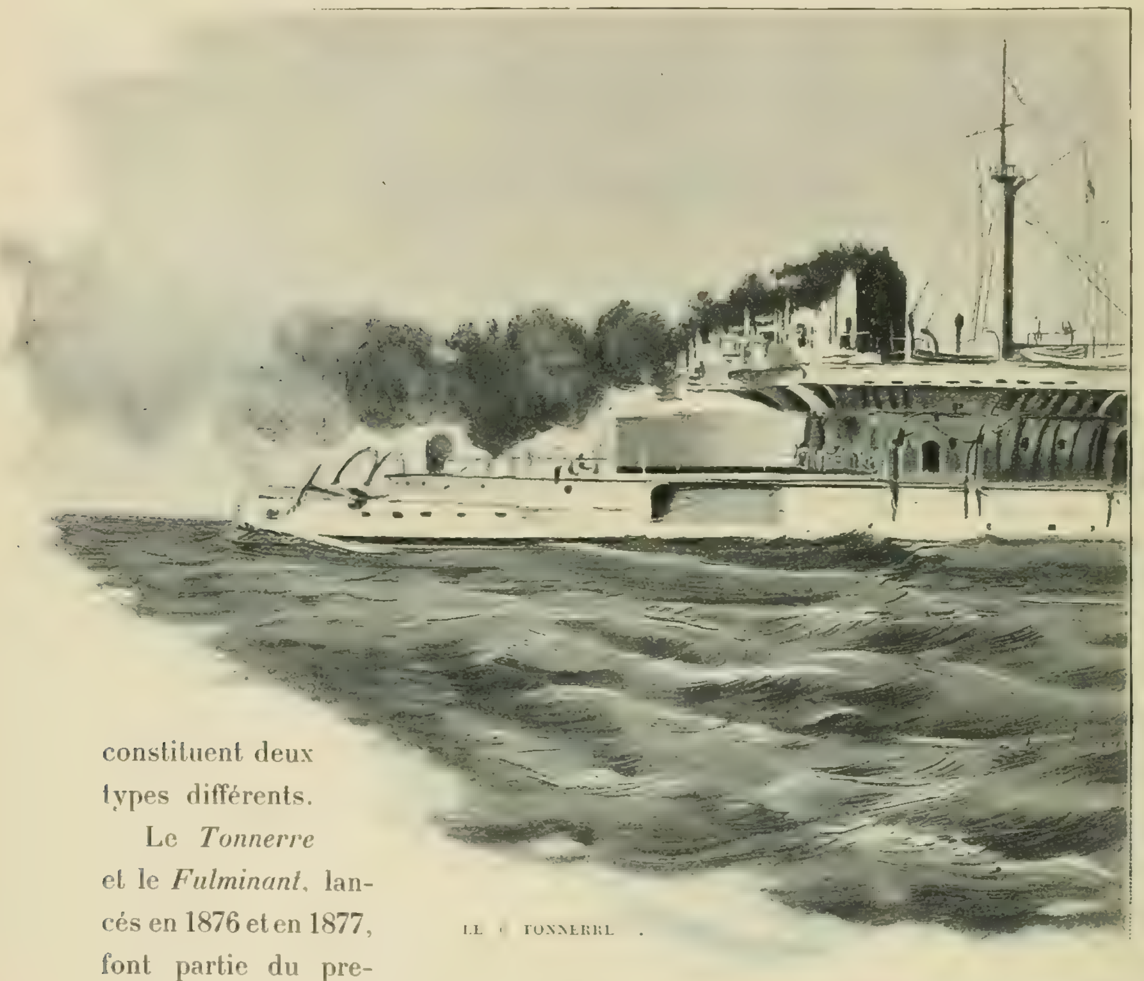
Comme leurs traversées peuvent être longues et que leur approvisionnement de combustible ne leur suffirait pas, ils ont été munis d'une haute mâture et d'une voilure complète. Mais tout récemment ils ont vu supprimer leur mâture et on les a, peu après, admis dans la composition de l'escadre de la Méditerranée. Ils n'y ont paru que provisoirement : leur vraie place n'est pas dans une escadre de première ligne.

On se souvient sans doute que l'amiral Courbet avait mis son pavillon sur le *Bayard*, quand il partit pour cette campagne de Chine où il devait se couvrir de gloire. C'est à bord de ce même navire qu'il a rendu le dernier soupir.

Aucun cuirassé de station ne figure sur la liste de la flotte parmi les navires en construction. On ne prévoit donc pas le remplacement de ceux qui existent et dont seuls le *Vauban* et le *Du Guesclin*, qui sont en fer, auront encore une certaine durée. Il n'est pas inutile de faire remarquer, à ce sujet, que les navires en question, qui jadis n'étaient inférieurs qu'aux navires de combat des puissances européennes, ne sont même plus maintenant à la hauteur des bâtiments armés par les puissances d'outre-mer. Les nations indigènes de l'Asie, comme la Chine et le Japon, les anciennes colonies espagnoles du Nouveau Monde, le Pérou, le Chili et d'autres nations encore, se sont élevées, depuis quelques années, à un degré de puissance navale qui justifierait l'envoi dans ces pays de nos navires les plus perfectionnés. Or, nos navires les plus perfectionnés, nous préférons, et cela se conçoit, les garder dans nos eaux territoriales, si bien que l'on paraît renoncer à construire de nouveaux cuirassés de second rang, leur utilité étant de plus en plus restreinte.

Les gardes côtes.

En élaborant le programme de 1872, le Conseil d'amirauté avait trouvé insuffisants l'armement et l'épaisseur de blindage de nos premiers gardes-côtes. Pour augmenter cette épaisseur on en vint au cuirassement partiel. Les nouveaux gardes-côtes répondant aux conditions posées sont dus à M. de Bussy et constituent deux types différents.



LE « TONNERRE ».

Le *Tonnerre* et le *Fulminant*, lancés en 1876 et en 1877, font partie du premier type. Ce sont des navires assez rapides, ayant sur leur avant une tourelle basse et fermée qui porte deux canons jumeaux de 27 ; ce qui les distingue tout d'abord, c'est une superstructure en tôle qui leur donne un aspect singulier. Leurs inconvénients sont assez graves : d'abord la superstructure — la *sous-préfecture*, comme disent les matelots — offre une large cible aux projectiles ; ensuite leur grande facilité de giration les fait incliner d'une manière inquiétante quand on les fait évoluer rapidement. L'inclinaison qu'ils prennent alors

est si forte, que le *Tonnerre* a failli chavirer en faisant ses essais à Lorient.

La *Tempête* et le *Vengeur*, qui forment le type du deuxième rang, sont des réductions des précédents. Ils sont armés de deux canons jumeaux de 27 dans une tourelle fermée, cuirassée à 30 centimètres, mobile et placée à l'avant.

Les inconvénients reconnus sur le *Tonnerre* firent modifier les plans des deux gardes-côtes *Furieux* et *Tonnant*. On a exhaussé leurs œuvres mortes sur toute la longueur. Cette modification en a entraîné une autre, celle de substituer à la tourelle fermée et mobile une tourelle fixe et découverte. Ce genre de tourelle exclut les canons jumeaux; aussi les deux cuirassés en question ont-ils deux tourelles : l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, dans l'axe du navire. Leurs dimensions sont à peu près les mêmes : 73 à 75 mètres de longueur sur près de 18 de largeur. Ils portent des canons de 34, et leur cuirasse est de 45 à 50 centimètres d'épaisseur.

Aussitôt après ces deux navires on a construit des gardes-côtes beaucoup plus grands, déplaçant 7200 tonneaux, et longs de 88 mètres, auxquels on ne s'est pas contenté de donner la protection la plus forte et les canons les plus forts, ce qui est de principe pour un garde-côte, mais auxquels on a cherché à fournir une belle vitesse. Ils sont au nombre de quatre, le *Terrible*, l'*Indomptable*, le *Requin*, le *Caïman*, et ont été lancés de 1881 à 1885. Leur armement consiste en deux canons de 42 centimètres, portés par deux tourelles barbettes, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. Leur ceinture de flottaison a 50 centimètres d'épaisseur. Ils n'ont pas de batterie, mais leur pont principal, surélevé par une superstructure, est armé de quatre canons de 10 et de dix-huit canons-revolvers ou à tir rapide. Leur double machine leur imprime une vitesse de quinze nœuds. Par la puissance de leurs canons, les plus gros que l'artillerie navale ait construits, par la disposition de leurs logements, leur considérable approvisionnement de charbon et leur belle vitesse, ils ont un caractère nettement offensif. Aussi, depuis qu'ils sont achevés, ils n'ont cessé de figurer dans nos escadres et on les range maintenant dans la catégorie des cuirassés de haute mer.

Il en est de même des navires qui leur ont succédé : le *Tréhouart*, le *Valmy*, le *Jemmapes*, le *Bouvines*, du déplacement de 6590 tonneaux. Conçus en 1890 sous la rubrique *gardes-côtes*, ils viennent de passer au rang de cuirassés d'escadre. Leurs formes se rapprochent beaucoup de celles du *Furieux*, mais leur avant en diffère sensiblement. Leur longueur est de 86 mètres, leur largeur de 17 mètres et demi et leur tirant d'eau de 7m,10. Tirant d'eau qui, on le reconnaîtra, serait bien fort pour un garde-côte. Ils ont deux tourelles armées

de deux canons de 30 centimètres du modèle 87, c'est-à-dire longs de quarante-six fois leur calibre; ils portent en outre huit canons de 10 à tir rapide, quatre canons de 47 millimètres également à tir rapide, huit canons-revolvers et deux tubes lance-torpilles. Leur cuirasse de flottaison est de 46 centimètres. Ils ont deux machines qui doivent leur donner une vitesse de quinze nœuds.

Il faut ranger dans la série des gardes-côtes huit bâtiments dénommés



LE « REQUIN ».

canonnières cuirassées, bien qu'à vrai dire ces canonnières aient été faites moins pour défendre ou garder des côtes que pour attaquer celles d'un ennemi. Mais les résultats qu'elles ont donnés semblent les assujettir à ne pas s'éloigner du littoral et à être utilisées pour la défense. Elles sont de deux classes : la première, qui comprend *Achéron*, *Cocyte*, *Phlégéton*, *Styx*, est de 1 589 tonneaux de déplacement, et porte un canon de 27, sur une tour barbette à l'avant, avec huit canons légers; la seconde, qui comprend *Flamme*, *Fusée*, *Grenade*, *Mitraille*, déplace 1 046 tonneaux et porte un canon de 24, en tourelle barbette, avec cinq canons de petite puissance. La protection de ces canonnières est obtenue par

un blindage de 20 centimètres à la tourelle, un blindage de même épaisseur régnant de bout en bout à la flottaison, un cofferdam au-dessus de cette ceinture et un pont cuirassé. La vitesse est de treize nœuds pour la première classe et de onze pour la deuxième. On a beaucoup critiqué ces pauvres canonnières. Il est de fait qu'elles manquent de formes harmonieuses et, ce qui est plus grave, de qualités nautiques. Mais peut-être cela tient-il aux données du problème posé aux constructeurs. Ils ne devaient pas dépasser le tirant d'eau de 3^{m},50, afin que leurs canonnières pussent s'approcher autant que possible de la côte dans certaines mers très peu profondes : ils ont maintenu leur tirant d'eau dans les limites voulues, mais au détriment de certaines qualités.

III. LES CROISEURS

Le programme de 1872 reconnaissait que les croiseurs, en d'autres termes les bâtiments destinés à croiser sur les grandes routes commerciales pour entraver le commerce ennemi et au besoin capturer ses navires, étaient un des éléments les plus importants de la puissance navale. Il fixait à seize le nombre des croiseurs de première et de deuxième classe; à dix-huit le nombre des croiseurs de troisième classe. Comme il est généralement admis que la poursuite des paquebots demande, pour être tout à fait efficace, une supériorité de marche de deux nœuds environ afin que le paquebot, chassé dès qu'il est en vue, puisse être atteint avant la nuit, le programme en question posait que la vitesse des croiseurs varierait entre quatorze nœuds et demi et seize nœuds et demi. Or les progrès réalisés dans les machines marines firent accroître très rapidement la vitesse des paquebots, si bien que, peu après avoir fixé ces limites à la vitesse des croiseurs, on se vit contraint de leur imposer seize ou dix-sept nœuds.

Les premiers navires construits d'après ces nouveaux principes furent lancés en 1876 : ce sont le *Duquesne* et le *Tourville*, de 5500 tonneaux et de 100 mètres de long. Leur coque est en fer et recouverte de bois pour supporter un doublage en cuivre, doublage indispensable à des navires destinés à naviguer longtemps dans des pays qui peuvent être dépourvus de bassins de radoub et où par conséquent il serait impossible de gratter et repeindre une carène en fer. Leur armement est de quatorze canons de 14 dans la batterie, de sept canons de 16 sur le pont des gaillards. Leur mâture grande et belle est encore complète. Leurs machines de 8500 chevaux leur donnent une vitesse de près de dix-sept nœuds, mais elles sont de si terribles « mangeuses de charbon », sui-

vant une expression pittoresque, qu'on ne peut guère profiter des avantages qu'elles devraient donner.

En construisant ces deux grands croiseurs on avait abandonné l'opinion fort juste des marins de la période précédente, qui avaient cru trouver dans des croiseurs de moindre dimension des éléments suffisants pour la guerre de course. A quoi donc attribuer la conception de ce type nouveau? A ce simple fait que l'Angleterre ayant lancé de très grands croiseurs on avait cru devoir la suivre dans cette voie. Il est bon de remarquer qu'à une époque comme la nôtre, où le matériel naval a été non pas transformé, mais révolutionné de fond en comble, on a été fatalement entraîné à faire des essais, des tentatives, des écoles; en l'absence d'un enseignement décisif, que seule une guerre navale aurait pu donner, on a parfois flotté indécis entre tel ou tel système, entre tel ou tel modèle de navire et il a suffi de l'adoption d'un type quelconque à l'étranger pour qu'on se crût fondé à préconiser chez nous l'emploi de ce même type. C'est ce qui est arrivé pour le *Duquesne* et le *Tourville*, qui ont été la réponse à l'*Inconstant* et au *Shah* des Anglais. On ne tarda pas du reste à revenir à des proportions plus modestes. Les quatre autres croiseurs à batterie qui figurent sur la liste de la flotte, *Naïade*, *Iphigénie*, *Aréthuse*, *Dubourdieu*, ont en effet des déplacements variant entre 3500 et 3800 tonneaux; leur armement est assez fort, puisque l'un d'eux porte jusqu'à vingt-six canons; leur vitesse oscille entre treize nœuds et demi et quinze nœuds et demi.

Le *Duguay-Trouin*, mis à l'eau en 1877, est un croiseur de première classe, construit en fer avec revêtement de bois et doublage de cuivre. D'autres croiseurs de première classe ont été créés en 1875. Ils se nomment *La Pérouse*, *Nielly*, *d'Estaing*, *Primauguet*, *Forfait*, *Villars*, *Magon*, *Rolland*, tous ayant leur coque en bois, ce qui en fait, malgré leur bel armement de quinze canons de 14, d'insuffisants navires de combat.

Comme croiseurs de deuxième classe parus à cette époque, il convient de citer le *Rigault de Genouilly* et l'*Éclaireur* de 1700 tonneaux, de 72 mètres de long qui portent huit canons de 14 et filent quatorze nœuds et demi; et enfin comme avisos il faut mentionner le *Parseval*, le *Bouvet*, le *Bisson*, le *Hussard*, etc., de 800 à 900 tonneaux, portant quatre canons de 14 et marchant de onze à treize milles à l'heure.

Dans tous ces bâtiments il est manifeste qu'on a poursuivi la recherche de la puissance offensive, dût cette recherche entraîner la mise au second plan de la puissance défensive. Ils ont presque tous une artillerie sérieuse, et quelques-

uns même ont une artillerie plus forte que ne le comportent leurs dimensions, mais tous sont sans aucune protection efficace : deux ou trois ont quelques cloisons étanches, les autres en sont totalement dépourvus ; ils n'ont qu'une seule hélice ; enfin la plupart sont en bois. Donc, au danger d'être coulés par suite du manque de protection de leur coque, ils joignent celui d'être incendiés par l'éclatement d'un obus. Or, dans la guerre de course à laquelle ils sont destinés en principe, il peut leur arriver de se rencontrer avec des



LE « TOURVILLE » DANS LE PORT D'ALGER.

croiseurs ennemis, faisant comme eux la chasse au commerce maritime ; dans ce cas leur défaut de protection pourrait les mettre en très mauvaise situation. Enfin ces croiseurs sans défense, créés et mis au monde pour atteindre sur mer les navires de commerce ennemis, n'avaient pas, même au moment de leur lancement, assez de vitesse pour poursuivre et atteindre les paquebots récents dont les traversées extra-rapides font l'étonnement de tous. C'est tout au plus si leur vitesse était suffisante pour leur permettre d'accompagner les escadres et d'y servir de bâtiments de recherches, de navires éclaireurs.

Or la nécessité d'éclairer les flottes de guerre devenait de jour en jour plus urgente, à mesure qu'augmentait la vitesse des unités de combat, et que

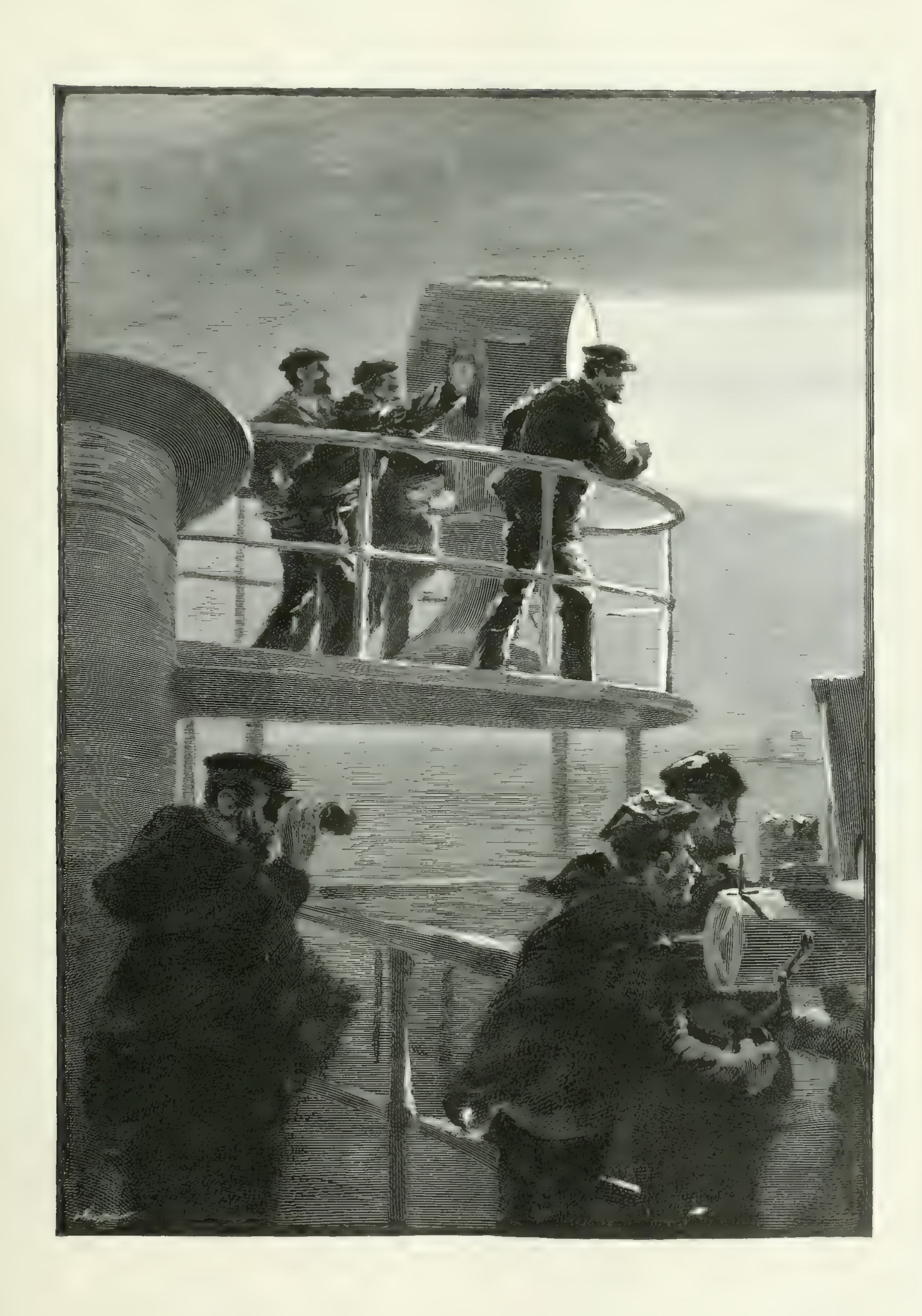
diminuait par conséquent l'intervalle devant séparer le signal « escadre ennemie en vue » du moment de la rencontre. Avoir un grand nombre de ces éclaireurs, leur donner de belles vitesses et perfectionner leurs moyens de communication avec le commandant en chef, c'est là un des secrets du succès pour les flottes modernes. « Le croiseur, a dit M. Émile Weyl, est au cuirassé ce que la cavalerie est à l'infanterie. C'est à lui de veiller à la sûreté du corps de bataille. C'est lui qui doit protéger contre les surprises de l'ennemi, éclairer la route et rechercher les traces de l'adversaire. » La grande majorité de nos croiseurs resta trop longtemps au-dessous de cette tâche.

Cette infériorité d'un élément important de la puissance navale a sa cause et son excuse dans l'incertitude où restèrent longtemps la plupart des marins au sujet des conditions de la guerre maritime future. Les idées étaient flottantes, les doctrines vagues, les enseignements de l'expérience nuls. Quelques esprits éminents avaient pourtant pris à cœur de frayer un chemin nouveau. Ils avaient laissé entrevoir quel serait le moyen de concilier, sur des navires de moyen tonnage, les qualités offensives et défensives. L'un d'eux, M. Bertin, ingénieur éminent des constructions navales, avait écrit, dès 1875 : « La protection partielle de la carène, la protection absolue des organes vitaux peuvent être obtenues en abandonnant la cuirasse verticale des flancs, en blindant un pont au-dessous de la flottaison, et en établissant sur ce pont une tranche divisée en compartiments étanches qui peuvent servir de soutes au navire. A bord d'un bâtiment ainsi disposé, les ravages produits sont forcément limités ; un canon peut être démonté, un certain volume d'eau peut être introduit ; ce n'est point là un accident capital. » Il y a dans ces quelques lignes le germe de tous les changements réalisés dans la construction des croiseurs au cours de ces dernières années. Mais les précurseurs, on l'a vu déjà, ne triomphent pas sans peine de la résistance passive qu'on oppose à leurs projets. Ce n'est que beaucoup plus tard, et après avoir longtemps lutté, que M. Bertin put enfin appliquer le système dont il avait conçu le principe.

Le croiseur qu'il mit en chantier en 1883, le *Sfax*, inaugura du premier coup tous les moyens de défense qui valent aux croiseurs modernes le nom de *croiseurs-protégés*. Ces bâtiments répondent à un type, admis par tous les pays et dont les dimensions seules varient, selon le rôle particulier auquel ils sont destinés. Le *Sfax* est construit en acier, afin d'allier la légèreté de la coque à la solidité nécessaire. Il a un double fond, au moins sous la machine et les chaudières. Celles-ci sont entourées de soutes à charbon, disposées pour les défendre des coups de l'ennemi. De nombreuses cloisons étanches divisent la



Projecteur électrique.



carène en une série de compartiments indépendants les uns des autres. Un pont d'acier épais de 4, 5 ou 6 centimètres, affectant la forme d'une carapace de tortue, recouvre les parties vitales, machines, chaudières, appareils à gouverner, ventilateurs. Ce pont fortement bombé vient rejoindre la muraille extérieure au-dessous du niveau de l'eau, tandis que sa partie médiane, sa crête, pour



LE « TAGE » A TOUTE VAPEUR.

ainsi dire, est au-dessus de ce niveau. A hauteur de la flottaison et au-dessus de ce pont cuirassé, sur toute la longueur du navire existe une série de compartiments ou caissons protecteurs, dits cofferdams, remplis d'une matière encombrante, liège ou cellulose. Un projectile venant du dehors, sous un tir plongeant, aurait ainsi à traverser la muraille, le cofferdam, le charbon et serait sans doute suffisamment amorti pour être arrêté par le pont blindé. Aussi certains marins ne sont-ils pas éloignés de croire qu'avec de tels moyens défensifs, les croiseurs sont plus efficacement protégés que par le blindage vertical qui constitue la protection des navires dits cuirassés.

L'armement des croiseurs protégés est composé de pièces moyennes et d'un grand nombre de canons à tir rapide; il est complété par des tubes lance-

torpilles en nombre variable. On exige du croiseur moderne une vitesse voisine de vingt nœuds; il a toujours deux hélices, et ses machines sont du type le plus perfectionné; sa voilure est assez réduite; il porte, bien entendu, dans ses hunes un ou plusieurs petits canons à tir rapide.

Le *Sfax* a 4600 tonneaux de déplacement, 88 mètres de long, six canons de 16 dans la batterie, dix canons de 14 sur son pont, sa vitesse est de dix-sept nœuds. Sa coque est recouverte de bois, pour porter un doublage en cuivre. Le *Tage* et le *Cécille*, qui sont en service depuis 1890, ont un même armement de huit canons de 16 et de dix de 14, et une vitesse de plus de dix-neuf nœuds. Leurs dimensions varient légèrement : le premier a 118 mètres de long sur 16^{m},30 de large et 7000 tonneaux de déplacement, le second 115 mètres sur 15 et 5800 tonneaux de déplacement. Ils ont une mâture relativement importante.

Les croiseurs plus récents ne portent aucune voilure, ils n'ont même plus les voiles goëlettes qui s'enverguent sur des cornes; leurs mâts métalliques sont des mâts militaires, exactement pareils à ceux des cuirassés, garnis de hunes armées de canons légers à tir rapide, avec des abris blindés pour le commandant. Il y a généralement deux de ces mâts, leur tête est surmontée d'un mâtereau pour recevoir les pavillons de signaux. L'absence de voilure que l'on peut remarquer sur ces croiseurs n'est pas due à un caprice de constructeur, elle est l'indice d'un changement de fonctions pour ces navires. Conçus en vue de la guerre de course, ils devaient recevoir des voiles leur permettant de croiser au large, d'attendre le passage d'un paquebot, sans toucher au précieux charbon, source unique de la vitesse et de la force. On les a destinés depuis à une autre guerre, à la guerre d'escadre, on les a même baptisés *croiseurs d'escadre* et on les a débarrassés de leur voilure.

Que feront-ils dans une escadre? On ne le sait guère. Pour servir de navires de recherches, de porteurs de nouvelles, d'éclaireurs en un mot, pas n'est besoin de bâtiments de 4172 tonneaux, comme le *Jean Bart* et l'*Isly*, ayant 107 mètres de long, coûtant fort cher et dépensant, malgré leurs machines à triple expansion, beaucoup de charbon. Un navire moins grand peut facilement et plus économiquement faire le service d'éclaireur d'escadre. On assignera donc sans doute à ces croiseurs un poste de combat, car ce sont des navires puissants, avec leur protection garantie par un cloisonnement à outrance, leur vitesse de dix-huit nœuds et demi et leur armement de dix canons de 16 ou de 14, complété par dix-sept canons légers. L'*Alger* est de la même classe et de la même force, mais diffère un peu de formes extérieures.

Lui aussi est divisé en compartiments cloisonnés, solidement armé de canons à tir rapide et ne file pas moins de dix-neuf nœuds.

Dans la seconde classe de croiseurs d'escadre, également sans mâture, nous avons le *Davout* et le *Suchet*, de 3027 tonneaux de déplacement, de



LE « CÉCILLE » AU MOUILLAGE, AVEC SES VOILES AU SEC.

90 mètres de long, avec un armement de dix canons de 16 ou de 14 et de dix canons rapides, et les types *Bugeaud*, *Chasseloup-Laubat*, *Friant*, de 3725 tonneaux, de 94 mètres de long, armés de douze canons de 16 ou de 14, les uns et les autres filant plus de dix-neuf nœuds.

Vient enfin la troisième classe, où nous trouvons précisément les types appropriés à ce service spécial d'éclaireur d'escadre dont il vient d'être parlé : navires rapides, solides pourtant parce qu'ils peuvent avoir à affronter de

grosses mers, mais armés faiblement, parce que ce ne sont point des navires de combat, navires où la puissance militaire est sacrifiée presque complètement à la vitesse, aux qualités de tenue à la mer et à l'ampleur des approvisionnements de combustible. Comme ils ont pour mission d'accompagner une escadre à vapeur, ils n'ont que faire d'une voilure, on peut donc sans inconvénient la leur enlever. Cette suppression a un grand avantage, celui de les rendre moins hauts, par suite moins visibles, et de leur permettre de se dissimuler derrière une terre, dans la nuit ou dans les brumes de l'horizon lointain. M. Bertin avait créé, dès 1884, un navire en acier, le *Milan*, qui répondait assez bien à ces données. Son déplacement ne dépassait pas 1 550 tonneaux, sa longueur totale était de 94 mètres et son armement de cinq canons de 10. Il réalisa, à ses essais, la très belle vitesse de dix-huit nœuds. Malheureusement, s'il était cloisonné, il n'avait pas de pont cuirassé mettant à l'abri les organes vi-

taux, et sa défense était insuffisante. Aussi les croiseurs de troisième classe, qui le suivirent, furent ils munis de ce pont protecteur. Ils sont au nombre de six, *Forbin*, *Surcouf*, *Coëtlogon*, *Troude*, *Lalande*, *Cosmao*, ayant 95 mètres de long sur 9m,30 de largeur et 1848 tonneaux de déplacement. Ce sont donc des navires très étroits; le rapport de la longueur à la largeur est de 10, proportion très rare, mais nécessaire pour obtenir de la vitesse. Ces croiseurs, qui ont été construits pour filer dix-neuf nœuds et demi, en ont tous obtenu plus de vingt et demi. Ils ne portent que deux canons de 14 et quelques menues pièces à tir rapide, et comme ils sont à la fois d'échantillon léger et de construction solide, on voit qu'ils ont bien toutes les conditions requises pour servir d'éclaireurs d'escadre. Leurs plans sont dus à M. de Bussy. Ils lui font grand honneur. Néanmoins on cherche à les améliorer encore, car le progrès naval ne se lasse jamais. On a établi un type de 2200 tonneaux, devant porter quatre canons de 14, deux de 10 et huit menues pièces, pouvant filer vingt nœuds et recevoir une assez grande provision de charbon.

Les croiseurs conçus à l'origine pour faire la guerre de course ayant été métamorphosés en bâtiments d'escadre, il en est résulté que notre flotte s'est trouvée démunie des éléments propres à cette guerre spéciale. On s'occupe donc actuellement de créer, sous le nom de *croiseurs de station*, des navires un peu moins rapides que ceux dont il vient d'être question, mais en revanche un peu plus armés et portant un approvisionnement de charbon considérable. Ceux de la première classe auront 6000 tonneaux de déplacement, ceux de la seconde 4000, ceux de la troisième 2000. Ils fileront de seize à dix-neuf nœuds et pourront franchir plusieurs milliers de milles marins à demi-vitesse, tout en conservant dans leurs soutes assez de charbon pour avoir une protection éventuelle contre les coups de l'ennemi.

Tandis que les constructeurs poursuivaient patiemment et non sans succès l'accroissement de la protection des croiseurs, les artilleurs, de leur côté, essayaient l'emploi des projectiles à hauts explosifs. Des expériences faites aux îles d'Hyères sur une vieille corvette cuirassée, la *Belliqueuse*, avaient appris que de simples projectiles de 14 chargés de mélinite faisaient dans une batterie d'effroyables ravages : tous les objets contenus dans le rayon d'action de cet explosif étaient voués à une destruction complète, l'enveloppe de l'obus s'émiettait en milliers de petits fragments qui faisaient autant de balles devant semer infailliblement la mort sur leur passage. D'autres expériences, conduites par le vice-amiral Charles Duperré sur la frégate cuirassée la *Provence*, confir-

mèrent ces premiers résultats. Deux solutions se présentèrent alors à l'esprit des constructeurs : la suppression des œuvres mortes, ou leur cuirassement complet. Les étrangers ont en général adopté la première de ces solutions; en France, nous nous sommes rangés à la seconde. Une observation capitale avait en effet fixé les résolutions de nos ingénieurs. Ils avaient remarqué que les projectiles à mélinite, qui venaient se heurter à un obstacle un peu résistant, semblaient perdre de leur pouvoir perforant : en raison de son extrême sensibilité, la charge de mélinite explosait instantanément et le projectile éclatait à l'extérieur sans causer de graves dégats. Dès lors il était logique de chercher à recouvrir les croiseurs d'une muraille assez résistante pour provoquer à coup sûr l'explosion extérieure de l'obus chargé avec la nouvelle substance. A la suite d'essais comparatifs on reconnut qu'une muraille de 10 centimètres d'épaisseur, en acier ou en métal *compound*, est suffisante pour produire l'effet cherché, tandis que le bois, les matières encombrantes ou foisonnantes des cofferdams, le charbon, sont impuissants à assurer l'éclatement à l'extérieur.

D'après ce principe on résolut, en 1887, la mise en chantier, à Brest, d'un croiseur entièrement recouvert d'une cuirasse de 10 centimètres d'acier. Il fut appelé le *Dupuy de Lôme*, du nom du grand ingénieur qui, trente ans auparavant, avait bardé de 10 centimètres de fer la première frégate cuirassée du monde. Singulier rapprochement, en vérité! La *Gloire* et le *Dupuy de Lôme* sont, à trente ans de distance, recouverts de la même épaisseur de blindage : l'une pour résister aux canons obusiers de 30, l'autre pour défier les boulets à la mélinite de 14 ou de 16. Est-ce à dire que le nouveau croiseur cuirassé marque le déclin de la marine du *Brennus* ou du *Jauréguiberry*, comme la frégate d'antan marque le déclin de la marine du *Montebello* et de la *Ville de Paris*?... L'avenir seul répondra à cette question troublante.

Le *Dupuy de Lôme* a 114 mètres de long et 15^{m},70 de large, avec un déplacement de 6297 tonneaux : il porte deux canons de 19, six de 16 et un grand nombre de canons-revolvers. Sa vitesse est de vingt nœuds; il la reçoit non plus de deux machines, comme naguère, mais de trois, actionnant trois hélices. Pour pouvoir développer 14 000 chevaux sur un navire qui a moins de sept mètres de tirant d'eau il était difficile, avec deux hélices seulement, d'obtenir une surface propulsive suffisante. Il en a donc reçu trois, une tournant dans l'axe même, les deux autres de chaque côté de l'axe, sous les formes rentrantes de l'arrière.

Quatre navires conçus dans le même ordre d'idées se joindront bientôt au *Dupuy de Lôme* : ce sont le *Charner*, le *Chanzy*, le *Latouche-Tréville*, le *Bruix*; ils ne déplacent que 4700 tonneaux, n'ont que 106 mètres de long et portent

pourtant le même armement que leur prototype. Ils doivent donner dix-neuf nœuds avec deux hélices seulement. Enfin on leur substituera un type un peu plus fort de 5000 tonneaux, avec même armement, même vitesse, et un approvisionnement de charbon plus élevé.

Tous ces croiseurs seront, au premier chef, des croiseurs de combat, et, comme les précédents, ils figureront dans la liste de flotte, sous la rubrique de *croiseurs d'escadres*. Y resteront-ils longtemps? Nul ne pourrait l'affirmer. La différence qui séparait naguère le cuirassé du croiseur d'escadre va chaque jour en diminuant. Le cuirassé est de moins en moins supérieur au croiseur protégé. Le tonnage de ce dernier augmente, sa protection s'accroît, son armement est de plus en plus puissant ; un jour viendra, sans doute prochain, où la classification actuelle devra faire place à une autre. Il n'y aura plus que des bâtiments de combat de telle ou telle classe, avec des bâtiments légers propres au service d'éclaireurs. L'appellation de croiseurs ne sera donnée qu'aux seuls navires destinés à la course.

Nos croiseurs protégés sont des navires fort curieux par l'encombrement de leurs faux ponts, par l'accumulation de machines, d'appareils à vapeur ou électriques, par l'amoncellement de choses étranges ou disparates qui les remplissent. J'ai parlé plus haut du morcellement des espaces intérieurs des cuirassés, que dire alors du tassement de matériel qui se fait à bord des croiseurs protégés? Ils ont tout autant d'appareils que les cuirassés, bien que la place soit à peine suffisante pour les empiler tous, les uns près des autres. Si l'on réunissait sur un quai l'armement complet d'un de ces croiseurs, depuis les canons et les torpilles jusqu'au charbon, depuis les vivres et les munitions jusqu'aux machines, on ne croirait jamais qu'un matériel aussi considérable puisse entrer dans les flancs du navire. Pourtant, tout y entre et tout y sert ; mais aussi, pas un seul petit coin n'est perdu, c'est le triomphe de l'ordre et de l'organisation.

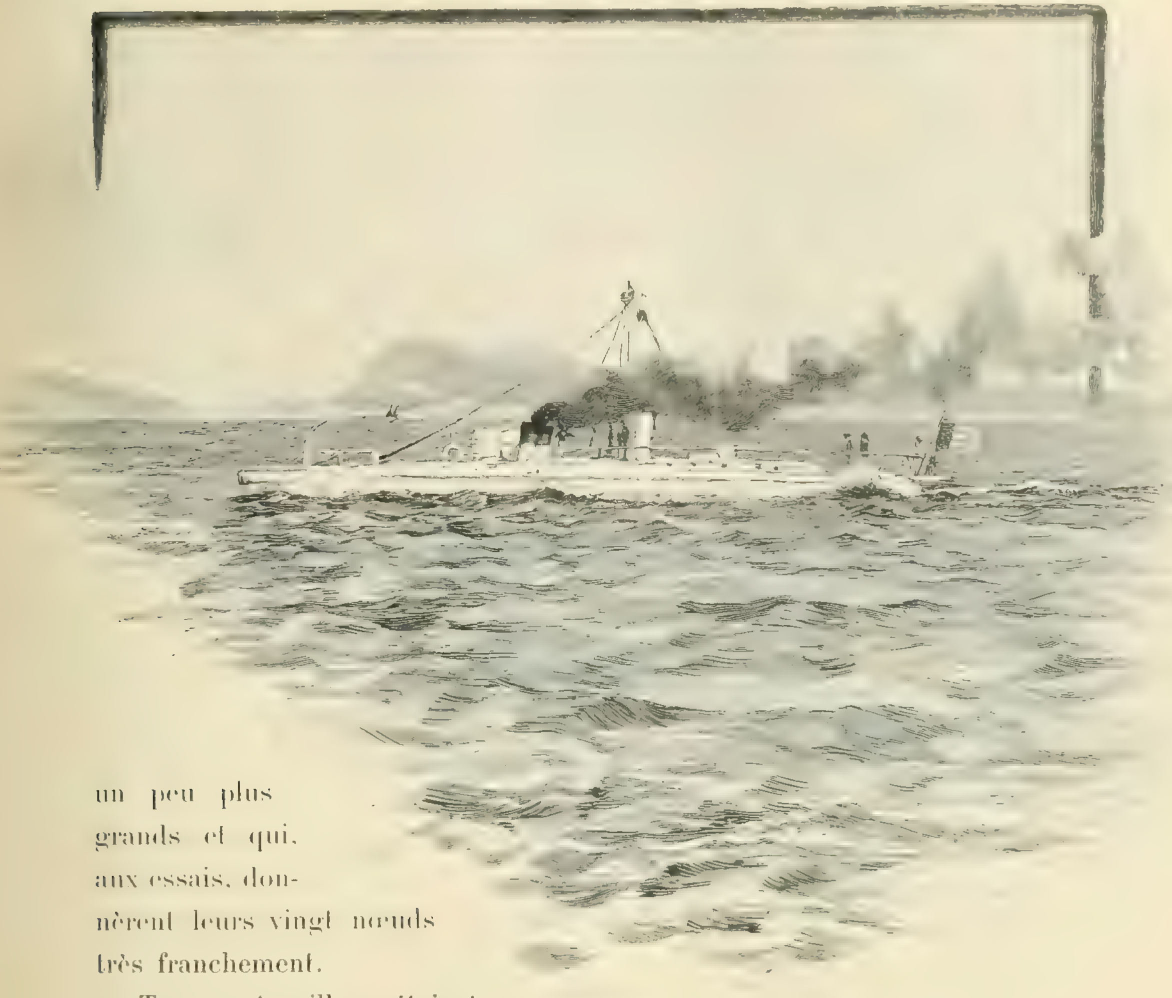
Ces croiseurs, qui sont de si parfaites machines de guerre, sont, hélas! peu confortables. Les logements, tout en fer, sont exigus; le surchauffage des chaudières y développe une énorme chaleur ; les trépidations dues aux hélices empêchent d'écrire et ne permettent pas, à table, de remplir les verres, où le liquide tressaute sans cesse; les grandes vitesses occasionnent dans les mers agitées des mouvements excessifs. Bref, si les croiseurs protégés promettent aux marins, pour le jour du combat, un poste d'honneur, ils leur offrent par contre, en temps de paix, un pénible séjour. La marine moderne n'est pas faite pour des sybarites.

IV. — LES TORPILLEURS.

Après n'avoir été qu'un moyen de défense pour les passes ou les entrées de port, la torpille devint une arme défensive; des embarcations à rames d'abord, puis des embarcations à vapeur, eurent mission d'aller porter leur torpille contre les flancs de l'ennemi. Ce mode d'attaque réussit souvent, il nous a réussi en 1884 à Shei-Poo, contre des Chinois. Mais devait-il réussir toujours? On pouvait en douter. La torpille est sans doute un engin de surprise, encore faut-il, en l'employant, mettre toutes les chances de son côté. Ce n'était pas agir prudemment que de s'en servir avec une embarcation à rames très lente à se mouvoir, ou même avec une embarcation à vapeur. Il devenait indispensable, pour user de ce qu'on appelait les *torpilles portées*, d'avoir à sa disposition des navires extrarapides, où tout serait sacrifié à la légèreté de la coque afin de réaliser des vitesses considérables.

En 1872 un constructeur anglais, M. Thornycroft, avait fait, pour le lac de Genève, un yacht à vapeur de 15 mètres de long, du nom de *Miranda*, qui atteignit la vitesse, alors unique, de plus de seize nœuds. Ce petit bâtiment était en tôle d'acier très mince et on avait réussi à y concentrer une puissance considérable sous un faible poids. Comme les marines de guerre étaient à cette époque préoccupées d'avoir des embarcations porte-torpilles très rapides, l'apparition du *Miranda* fut une révélation pour elles, et M. Thornycroft se vit commander un certain nombre d'embarcations semblables. En 1873, le premier torpilleur proprement dit fut exécuté pour la marine norvégienne. La France s'en procura quelques modèles dans l'intention de les étudier, de les copier et de les perfectionner; nos chantiers avaient en effet besoin d'aide et de secours sur ce point spécial, car notre premier torpilleur, celui qui, dans la classification, porte le numéro *1*, n'avait réussi qu'à filer douze nœuds avec un déplacement de 100 tonneaux. Jusqu'en 1878 nous avons successivement acheté à M. Thornycroft une vingtaine de torpilleurs. Pendant que le ministère suivait ainsi les progrès des torpilleurs nouveaux à l'étranger, les chantiers privés Normand et Claparède, ainsi que les Forges et Chantiers, travaillaient activement de leur côté, et en 1879 ils étaient en mesure de nous fournir des torpilleurs de 31 tonneaux de déplacement, ayant 27 mètres de long, dont la vitesse variait entre 17 nœuds et demi et 19 nœuds. De ce moment nous n'étions plus tributaires de l'étranger; nous avions la certitude de pouvoir nous munir chez nous d'une flottille de torpilleurs. Et, sans retard, le département de la marine commandait aux trois chan-

tiers qui viennent d'être nommés une série de vingt-trois torpilleurs de 27 mètres de long, pareils à ceux qui avaient donné de si bons résultats. Bientôt après, M. Normand, qui dans ce genre de constructions nouvelles devait porter plus haut encore la vieille réputation de sa maison, nous livrait deux torpilleurs



TORPILLEUR DANS LA RADE DE TOULON

un peu plus grands et qui, aux essais, donnèrent leurs vingt nœuds très franchement.

Tous ces torpilleurs étaient construits, quelle que fût leur dimension, d'après des principes semblables. A l'avant se trouvait un compartiment pour l'équipage, puis venaient le compartiment de la chaudière, celui de la machine, celui du capitaine, enfin un dernier compartiment servant de soute. La chaudière, étant à très haute pression, chauffait à eau douce, la machine était une machine verticale à trois cylindres, du genre dit *machine à pilon*. Ces torpilleurs étaient des porte-torpilles, c'est-à-dire qu'ils étaient munis d'une hampe destinée à

porter la torpille contre l'ennemi. Ce sont deux torpilleurs de 27 mètres, les numéros *45* et *46*, qui prirent une part si glorieuse au combat de Fou-tchéou. L'invention de la torpille automobile eut pour conséquence de faire construire des torpilleurs lance-torpilles. Le lancement fut d'abord effectué sous l'eau au moyen d'un tube placé dans l'étrave, qui se fermait par une porte mobile. Ce mode de lancement fut très vite abandonné chez nous et remplacé par le lancement au-dessus de l'eau au moyen d'un tube fixe à l'avant du torpilleur. C'est encore à M. Normand que revient le mérite d'avoir créé, du premier coup, cinq torpilleurs excellents munis de deux tubes de lancement. Ils portent les numéros *60* à *64* et ont 33 mètres de long avec un déplacement de 46 tonneaux. Dix autres un peu agrandis les suivirent, si bien qu'en 1885 nous avions 74 torpilleurs à flot, qui ne le cédaient en rien aux similaires des autres marines.

Jusqu'alors on avait paru ne considérer les torpilleurs que comme des éléments de la défense des côtes. Leur petit rayon d'action, leur tonnage restreint, leur faible approvisionnement de charbon et d'eau douce, leurs défectueuses conditions d'habitabilité semblaient les condamner à ne pas s'éloigner du rivage. Lorsque le déplacement arriva à 45 et 50 tonneaux, on songea que ces petits navires pouvaient affronter la haute mer et on adjoignit à l'escadre d'évolutions les deux lance-torpilles *63* et *64*. Dans un coup de vent qui eut lieu sur la côte de Provence, le 14 avril 1884, ces deux torpilleurs montrèrent d'excellentes qualités nautiques : ils suivirent l'escadre, alors que deux gardes-côtes durent aller chercher un refuge le long de la terre. Dès lors le torpilleur indépendant, pouvant voguer en pleine mer, se suffisant à lui-même, en un mot le *torpilleur autonome*, reçut sa définitive consécration.

Des esprits enthousiastes, comme l'amiral Aube et son disciple Gabriel Charmes, encouragés et soutenus par une pléiade de jeunes officiers épris de nouveauté et de progrès, saluèrent l'avènement du torpilleur autonome comme l'aurore d'une révolution radicale en architecture navale. Selon eux, toutes les vieilles formules, tous les vieux principes allaient être anéantis. « Il est possible, dirent-ils, de lancer loin des côtes des bateaux torpilleurs pouvant faire le tour de la Méditerranée ou franchir isolément l'Atlantique, pouvant, par suite, assaillir à l'improviste une escadre de vaisseaux de haut bord à des milliers de kilomètres de son port d'attache. Le torpilleur de demain sillonnera aisément les océans les plus lointains. Et comme ce serait folie de risquer dans une guerre navale des vaisseaux colosses d'une valeur de 15 à 20 millions, contenant 600 hommes d'équipage, que le simple contact d'un torpilleur de 200 000 francs anéantirait en quelques secondes, le cuirassé est bien certainement vaincu par le torpilleur.

Le *microbe de la mer* en a détrôné le géant.... » Il se forma donc, vers 1884 et 1885, une école, qui a pris le nom d'*école nouvelle*, pour déclarer que le cuirassé avait fait son temps, « qu'il était mort, sans avoir jamais vécu, sans avoir du moins fait ses preuves » et que l'avenir appartenait d'une part aux bateaux lance-torpilles et d'autre part à des bateaux semblables, aussi rapides, mais armés d'un canon : les deux unités futures des combats de mer devaient être le bateau-torpille et le bateau-canon. Les apôtres du nouvel évangile ne man-



L'AVISO-TORPILLEUR LA « DRAGONNE »

quaient ni de conviction ni d'éloquence, et je ne résiste pas au désir de citer cette page de Gabriel Charmes, toute vibrante de l'ardente et noble passion qu'il mettait dans tous ses écrits. Après avoir montré combien sont compliqués les cuirassés modernes, combien les difficultés de transmission des ordres y seront dangereux, il ajoute : « Les torpilleurs, au contraire, sont dirigés par des officiers auxquels l'âge a laissé toutes les hardiesses. Les bateaux qu'ils commandent sont d'une merveilleuse simplicité. Disposés pour une fin unique, n'ayant qu'un seul mécanisme des plus élémentaires à faire mouvoir, possédant des dimensions tellement restreintes que la voix humaine y suffit à tous les ordres, ils sont à peine sujets à l'erreur et ne sauraient manquer leur but que

dans des circonstances exceptionnelles. Ils arrivent donc protégés par la nuit, couverts par son obscurité, précédés par la terreur qu'inspire leur approche. Ils filent droit vers une masse énorme qu'ils distinguent toujours, qu'ils ne peuvent confondre avec aucune autre chose. Si quatre d'entre eux s'attachent à ce cuirassé, quelque mouvement que fasse celui-ci, il sera entraîné vers l'un d'eux par sa propre vitesse, aussi bien que par celle du torpilleur. Peut-être parviendra-t-il à distinguer et à couler un ou deux de ses adversaires ; mais les autres, courant sur lui à toute vapeur, lui feront cruellement expier ce succès d'un moment. Atteint d'un coup invisible et meurtrier, il sombrera au milieu de la lutte, frappé dans l'ombre comme par la foudre et couvrant la mer des débris de ce qui fut une légion d'hommes et l'un des produits les plus merveilleux du génie humain, appliqué à l'art terrible et sublime de la destruction. »

Le dogme fondamental de l'école nouvelle est le suivant : tout navire visé par une torpille est un navire atteint; tout navire atteint est un navire coulé. On sait déjà combien est excessive la seconde partie de cet axiome; la première partie ne l'est pas moins. On conçoit aisément qu'un torpilleur n'est pas toujours dans de parfaites conditions pour lancer une torpille : la plus légère lame lui cause une *embardée* qui peut enlever toute précision au lancement, ses mouvements de roulis et de tangage très brusques peuvent dérégler la torpille et rendre son parcours fort irrégulier; bref, le tir du torpilleur n'est pas aussi sûr qu'on veut bien le prétendre. Joignez à cela que le cuirassé, muni de nombreux canons-revolvers et de canons à tir rapide, n'attendra pas sans se défendre l'attaque des torpilleurs, et que, sous la pluie de projectiles qu'il lancera, les pauvres torpilleurs auront quelque peine à atteindre leur but sans recevoir de blessure mortelle.

Il est vrai qu'un autre principe très bruyamment énoncé faisait valoir l'invulnérabilité du torpilleur, due à sa vitesse et à son invisibilité. Certes sa rapidité et son exiguïté constituent d'excellents moyens de défense, surtout quand le torpilleur ne dépasse pas, comme au début, 25 à 30 tonneaux de déplacement. Mais l'impossibilité de donner à de très petites coques une très grande vitesse, la nécessité d'accroître les épaisseurs des tôles pour résister aux petits projectiles de l'artillerie rapide ont conduit à augmenter de plus en plus les dimensions des torpilleurs, et leur invisibilité n'est plus que relative.

Quoi qu'il en soit de ces exagérations, la torpille du torpilleur est une arme redoutable, capable de faire courir à un cuirassé les plus grands périls. D'ailleurs il ne faut point en vouloir aux partisans de la nouvelle école, si, dans l'ardeur de la discussion, ils ont quelquefois exagéré l'imminence des dangers créés par la



venue des torpilleurs. Leurs affirmations, bien que hasardées, ont été de salutaires avertissements; elles ont eu cette conséquence — inattendue pour eux — de faire armer plus puissamment nos cuirassés. Enfin, ces fanatiques amis des torpilleurs ont encore rendu à la marine un autre et non

LE TUBE D'UN TORPILLEUR EN POSITION D'ATTAQUE

moins grand service. Habiles à user de la presse, ils ont créé en faveur de leurs navires préférés une telle agitation, ils ont tellement prôné leurs mérites et leurs vertus que les yeux des pires aveugles, de ceux qui ne veulent pas voir, se sont enfin ouverts et que la France, qui s'était laissé fâcheusement distancer par les nations voisines, s'est enfin mise résolument à constituer la flottille de torpilleurs dont elle avait besoin. Dès 1885, le prédécesseur de l'amiral Aube au ministère commandait cinquante torpilleurs de 35 mètres. Leur plan n'était pas heureux : ils atteignirent à grand'peine la vitesse de dix-neuf nœuds; leurs chaudières étaient insuffisantes; enfin, défaut plus grave, ils manquaient de stabilité : l'un d'eux a chaviré en 1889 près de Toulon par un temps moyen, causant la mort de plusieurs hommes; un autre, quelques jours après, a disparu totalement, en venant par grosse mer du Havre à Cherbourg. A la suite de ces sinistres, on a remanié de fond en comble ces malheureux torpilleurs.

A mesure que les dimensions des torpilleurs s'accrurent, que leurs destinations se modifièrent, il devint nécessaire d'établir entre eux une classification. On donna le nom de *torpilleurs-vedettes* à ceux qui ont moins de 12 tonneaux. C'est aussi le nom sous lequel on désigna les canots à vapeur rapides qui sont embarqués sur les grands navires et qui, munis de tubes lance-torpilles, peuvent dans certaines circonstances être utilisés en guise de torpilleurs à faible rayon d'action. Au-dessus des vedettes viennent d'abord les torpilleurs de *deuxième classe*, déplaçant de 27 à 36 tonneaux, les uns porte-torpilles, les autres lance-torpilles, tous affectés à la défense des côtes; ensuite viennent les torpilleurs de *première classe*, tous lance-torpilles, qui ont de 44 à 55 tonneaux, qui filent de seize à vingt nœuds et constituent la base essentielle de la *défense mobile* de nos côtes. Dans cette catégorie se trouvent les premiers torpilleurs de 33 mètres qui ont fait jadis, en escadre, la preuve de leur autonomie, mais qui, depuis, ont été jugés trop petits pour accompagner au large nos flottes de combat. Les torpilleurs gardes-côtes sont répartis dans les ports de guerre et dans des *stations* établies sur le littoral en certains points bien abrités, où se trouvent soit un ponton-atelier, soit un atelier à terre pour les ravitailler, les approvisionner et les réparer s'il y a lieu. Un cuirassé garde-côtes est, en principe, adjoint à chaque station; il sert de centre de ravitaillement aux torpilleurs et pourrait leur prêter l'appui de ses canons en cas d'attaque. De là l'appellation familière de *mères-nourrices* ou *mères-gigognes* qu'on a donnée à ces bâtiments. Ils accompagnent, ils protègent les torpilleurs, ils les aident à vivre, ils les défendent au besoin.

L'honneur d'escorter au loin les flottes de combat est réservé maintenant à des torpilleurs dits *de haute mer*. Les torpilleurs de haute mer comprennent d'abord une série de bateaux de 66 à 103 tonneaux de déplacement, dont la vitesse est de vingt nœuds au minimum, et qui portent deux canons légers à tir rapide. Ils ont un lieutenant de vaisseau pour capitaine, un enseigne pour second, et un équipage de dix-huit hommes, tandis que les torpilleurs des classes inférieures n'ont qu'un seul officier à bord et un équipage de moins de quinze hommes. Au-dessus vient une série de bateaux plus grands et qu'on désigne quelquefois sous le nom d'*éclaireurs-torpilleurs*. Ils ont de 103 à 150 tonneaux de déplacement, 45 mètres de long, ce qui en fait de vrais navires, de taille analogue à celle de bien des yachts de plaisance. Leur vitesse est considérable. Quelques-uns, comme le *Coureur*, acheté à M. Thornycroft en 1888, le *Véloce*, filent plus de vingt-trois nœuds et demi à toute puissance et dix-huit avec la moitié des feux; d'autres, comme le *Chevalier*, le *Mousquetaire*, le *Corsaire*, filent plus de vingt-quatre nœuds. Leur armement de torpilles automobiles est complété par des canons à tir rapide, enfin leurs tubes de lancement ne sont plus fixés dans l'étrave, ce qui obligeait à pointer avec le bâtiment, ils ont des tubes mobiles, dont le capitaine peut modifier à son gré la direction, sans changer sa route. Leur équipage est de 25 à 29 hommes, et leur état-major se compose, comme sur les torpilleurs précédents, de deux officiers. Quant à leur aménagement, il est resté à peu près tel que sur les torpilleurs de l'origine. La coque a les mêmes compartiments, avec cette différence que les espaces disponibles y sont plus grands et le navire par conséquent plus habitable.

En résumé, les progrès réalisés sur les torpilleurs sont incessants : chaque type nouveau est, on peut le dire, en grande avance sur le type précédent. Mais de ces changements successifs, un fait capital se dégage : l'augmentation continuelle du déplacement. Or, à l'origine, les trois facteurs primordiaux qui constituaient tout l'avantage des nouvelles unités de combat étaient le nombre, l'invisibilité, la vitesse. Seule la vitesse a été l'objet de constantes études, les deux autres facteurs ont été perdus de vue : le nombre doit diminuer chaque jour, par suite de l'élévation du prix de revient des nouveaux types; quant à l'invisibilité, on ne s'en préoccupe plus, puisqu'on augmente sans cesse les dimensions des torpilleurs. Cette augmentation du déplacement était fatale, on peut le dire; elle donne cent fois raison à ceux qui, au début, ne partageaient qu'à demi l'enthousiasme des adeptes de la nouvelle école, et regardaient comme une chimère le règne futur du seul torpilleur.

Certains officiers, qu'on qualifiait alors de rétrogrades, prévoyaient en effet

que, pour réunir à la fois tant de conditions, navigabilité, confort, vitesse, solidité des divers organes, résistance de la coque aux petits projectiles, on en viendrait forcément à sacrifier la petitesse et, par suite, l'invisibilité regardée comme la plus sûre défense des torpilleurs. L'événement a confirmé leurs prévisions : en 1884 le torpilleur de haute mer était de 45 tonneaux, en 1886 il était de 67 tonneaux, aujourd'hui il est de plus de 120 tonneaux. Fallait-il ne pas l'augmenter? Était-on, au contraire, dans l'obligation de le faire? La réponse n'est pas simple. Mais ce qu'on peut affirmer hardiment, c'est qu'un torpilleur sera bien téméraire de se lancer sous les feux si redoutables de l'artillerie moyenne et de l'artillerie réduite à tir rapide. Ce n'est qu'en opérant par surprise qu'un torpilleur aura quelque chance d'arriver intact à 300 ou 400 mètres d'un cuirassé ou d'un croiseur, c'est-à-dire à la distance voulue pour lancer utilement ses torpilles.

Ceci m'amène à parler des dispositions qui ont été prises pour protéger les grands navires des surprises des torpilleurs. Comme les attaques de nuit sont les plus à craindre de la part de ces petits navires, que dans la profondeur des nuits noires au ciel voilé, que même dans

...l'obscure clarté qui tombe des étoiles,

une coque de torpilleur peut aisément se dissimuler, on a, depuis longtemps, placé à bord des navires, cuirassés ou autres, des projecteurs électriques pouvant promener à bonne distance les rayons de leurs faisceaux lumineux. Sur les bâtiments d'escadre il y a un ou deux projecteurs à l'avant, autant à l'arrière, deux autres, placés sur le flanc de la muraille à tribord et à bâbord ; enfin la mâture en reçoit aussi pour fouiller l'horizon de plus haut. L'un des grands dessins qui illustrent ce livre représente un projecteur de côté avec sa gerbe éclatante, braquée par un matelot dans la direction où les vigies ont signalé quelque tache suspecte. L'alerte vient d'être donnée. Aidé de ses jumelles, un officier cherche à découvrir l'ennemi audacieux, dont la nuit couvre la marche rapide. Les servants des canons-revolvers sont à leurs pièces, prêts à faire feu dès que le torpilleur paraîtra subitement dans la gerbe, tout blanc, sous la lumière crue de l'arc incandescent.

Comme moyen d'investigation de jour, pouvant servir à déceler la présence de torpilleurs éloignés et fondant sur une escadre à toute vitesse, les ballons seront sans doute fort utiles dans maintes circonstances. C'est en 1888 que l'idée est venue à M. le lieutenant de vaisseau Serpette d'introduire dans la marine les aérostats dont l'armée se servait déjà et qui, au Tonkin, avaient

rendu de véritables services. Les officiers qui montent les ballons peuvent en effet, avec le secours du téléphone, fournir des renseignements précieux. Le ballon captif employé dans les expériences de Toulon a un diamètre de 8 mètres et un poids de 60 kilos, il enlève l'observateur à une hauteur de 100 mètres. Tout le matériel nécessaire pour l'ascension du ballon est fort léger et peut trouver place aisément sur un navire de petit tonnage. Il est encore difficile de se prononcer sur l'avenir qui est réservé à l'aérostation maritime. Il semble cependant qu'elle puisse être un excellent auxiliaire pour une force navale, qui a intérêt à être prévenue, le plus tôt possible, non seulement d'une attaque de torpilleurs, mais encore de la force, de la formation et des mouvements d'une escadre ennemie et de la position exacte qu'elle occupe. En outre, l'officier placé dans la nacelle se rend très bien compte des mouvements de troupes sur la côte, mouvements que les accidents du terrain, falaises, dunes, etc., masquent presque toujours aux yeux des marins placés en observation dans une mâture. L'aérostation maritime est entrée dans une voie pratique, grâce à l'impulsion éclairée de plusieurs amiraux,

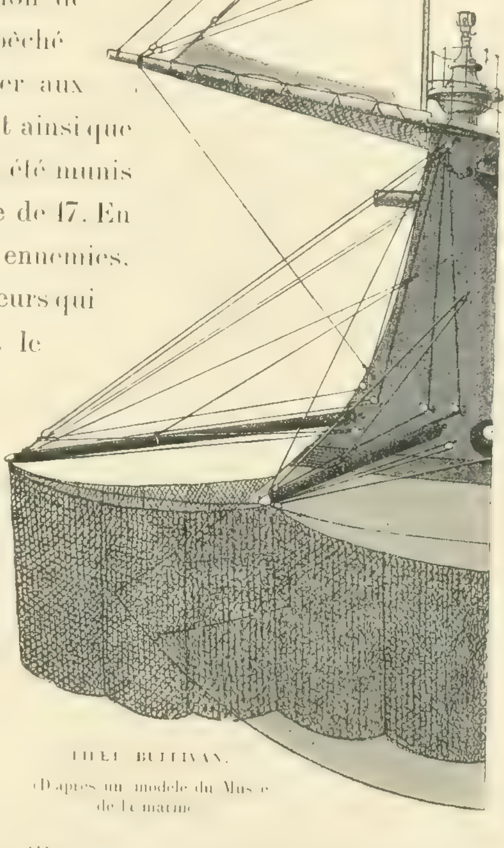
entre autres l'amiral Gervais. Un parc d'expérience et d'instruction a été créé à Toulon; de plus, chaque année un officier et quelques matelots vont à l'établissement aérostatique de Meudon, pour s'initier aux progrès survenus dans la science et se familiariser avec l'intéressant problème de la direction des ballons.

En vue de certaines missions particulières, service de rondes autour de bâtiments mouillés sur une côte exposée aux incursions des torpilleurs, attaque de navires ennemis par des embarcations, on munit les grands canots à vapeur des bâtiments de combat d'appareils photo-électriques. Mais, au mouillage, la plus sûre sauvegarde contre les torpilleurs semble être l'emploi du filet Bullivan, filet à mailles d'acier qui se tend à huit ou neuf mètres du bord au moyen de poutrelles de fer et qui se déploie verticalement dans l'eau, à une profondeur suffisante pour arrêter la torpille dans sa course et produire son explosion au moment de l'arrêt. En marche, le filet est replié sur la muraille après avoir été cargué comme une simple voile. On pourrait, à la rigueur, naviguer avec le filet dehors, mais outre que la vitesse serait, de ce fait, singulièrement réduite, le filet ne conserverait pas la rigidité voulue et pourrait même venir s'engager dans les hélices. Aussi, dès qu'on appareille, faut-il se hâter de relever les filets « comme une femme relève sa robe pour passer un ruisseau », suivant une plaisante comparaison de M. Lockroy.... J'ai dit que l'emploi du filet Bullivan *semble* protéger un navire au mouillage, et en effet on a réussi à doter la pointe des torpilles Whitehead de tenailles coupantes, destinées à crever préalablement le filet et à laisser libre passage au terrible engin sous-marin. Dans la lutte engagée sur mer entre les moyens d'attaque et ceux de défense, on ne sait jamais quel est, encore moins quel sera, le dernier mot.

Une pensée toute naturelle était de chercher à combattre l'ennemi avec ses propres armes. On ne tarda pas à se convaincre que le plus efficace adversaire du torpilleur serait le torpilleur lui-même, devenu *contre-torpilleur*. Des bâtiments mis en service vers 1886, sous le nom d'avisos-torpilleurs, *Bombe*, *Lance*, *Flèche*, *Dragonne*, *Sainte-Barbe*, *Dague*, *Coulevrine*, déplaçant 350 tonneaux environ, peuvent être considérés, avec leur armement de canons de 47 millimètres à tir rapide, avec leur endurance relative à la grosse mer, comme de sérieux contre-torpilleurs, en même temps que comme d'utiles éclaireurs d'escadre; mais s'il s'agit de pourchasser par mer calme les torpilleurs des plus récents modèles, ces avisos, qui ne filent que seize nœuds, ne remplissent pas toutes les conditions voulues. On peut en dire autant des croiseurs-torpilleurs, entrés en service à la même époque, navires de près de 1 200 tonneaux et à qui leurs machines impriment une vitesse voisine de dix-sept nœuds. Ces quatre

bâtiments, *Condor*, *Épervier*, *Faucon*, *Vautour*, ne sont que des contre-torpilleurs occasionnels, néanmoins leur armement, assez fort, de cinq canons de 10, de cinq canons revolvers et de cinq tubes lance-torpilles, peut en faire des adversaires sérieux. Leurs défauts leur ont fait substituer un type plus puissant, *Wattignies*, *Fleurus*, qui atteint plus de dix-huit nœuds, de même qu'on a déjà substitué aux premiers avisos-torpilleurs le type *Lévrier* et *Léger*, et qu'on est en train de leur adjoindre le type d'*Iberville*, *Catinat*, *Lavoisier*, de 800 tonneaux, devant filer vingt et un nœuds.

Les études faites en vue de l'adoption de grands contre-torpilleurs n'ont pas empêché les marines des différents pays d'opposer aux torpilleurs des torpilleurs eux-mêmes. C'est ainsi que chez nous les torpilleurs de haute mer ont été munis d'un certain nombre de canons à tir rapide de 47. En reconnaissant au loin les forces navales ennemies, en servant d'intermédiaires entre les croiseurs qui formeront l'avant-garde d'une escadre et le gros de cette escadre, ils seront exposés à rencontrer les navires similaires de l'armée adverse, et à se servir contre eux de leur artillerie.



FILET BULLIVAN.

(D'après un modèle du Musée de la marine.)

La marine française n'a jamais tenté résolument, comme d'autres marines, l'embarquement de véritables torpilleurs sur les cuirassés. Elle s'est bornée à munir ceux-ci d'embarcations rapides, marchant douze nœuds, qui peuvent, à l'occasion, être mises à la mer pour effectuer un lancement de torpilles. On s'est décidé à embarquer des torpilleurs, non sur un cuirassé, mais sur une sorte de contre-torpilleur, la *Foudre*, navire long de 113 mètres, du déplacement de 6 000 tonneaux, avec pont cuirassé, plusieurs canons et cinq tubes lance-torpilles. Il devra filer dix-neuf nœuds et portera dix torpilleurs, dont l'embarquement et le débarquement seront assurés par de puissants appareils hydrauliques. Cette *Foudre* sera le vrai type de ces *mères-gigognes* dont on a parlé plus haut. Elle conduira ses torpilleurs jusqu'au lieu du com-

bat, puis au moment voulu elle les débarquera, sans qu'ils aient touché à leurs approvisionnements, sans que leurs équipages aient subi la moindre fatigue inutile avant l'action.

Tel est l'état de la question des torpilleurs à l'heure où j'écris ces lignes. On a pu voir, par ce qui précède, que le temps perdu jadis est rapidement regagné. Nous sommes actuellement en très bonne situation. En 1893 nous n'avons pas moins de 204 torpilleurs des différentes classes à mettre en ligne, sans compter les contre-torpilleurs. En même temps que l'accroissement du nombre, on poursuit activement l'amélioration des types. En 1876 on se contentait de seize nœuds, en 1893 on exige vingt-cinq et bientôt on exigera trente nœuds. Le torpilleur idéal n'est pas encore trouvé. L'État n'a pas de type officiel sorti de ses arsenaux, il commande ses torpilleurs à des constructeurs particuliers. Parmi ceux-ci, M. Normand s'est mis hors de pair. C'est lui l'auteur de nos meilleurs torpilleurs, de ceux qui ont la vitesse la plus grande, les machines les plus robustes, les coques les plus solides et les plus gracieuses. Ses torpilleurs sont arrivés à un tel degré de perfection qu'ils dépassent en vitesse et en qualités nautiques ceux des meilleurs constructeurs de l'étranger. Leur supériorité s'affirme chaque jour avec plus d'éclat.



LE CROISEUR-TORPILLEUR LE « CONDOR »

Il reste encore à parler des bateaux sous-marins. Le premier que nous ayons eu est le *Gymnote*, dont les plans sont dus à un ancien ingénieur de la marine, M. Zédé ; le second se nomme le *Goubet*, du nom de son inventeur, un ingénieur

civil; enfin nous en avons deux autres en construction, le *Gustave Zédé* et le *Morse*, qui sont des améliorations du *Gymnote*. Celui-ci, bien que simple navire d'étude, a résolu d'une manière satisfaisante le problème de la navigation sous-marine. Il a la forme d'une torpille Whitehead, son déplacement est de 30 tonneaux, son moteur est électrique et peut lui faire filer jusqu'à neuf nœuds. Il est calculé pour porter quatre personnes, dont un officier. Toutes ses installations sont électriques, la force est donnée par des accumulateurs qui sont chargés préalablement. Il peut naviguer à la surface, en ne laissant à découvert qu'une toute petite guérite, dont l'exiguïté le rend bien difficile à apercevoir, et il s'enfonce dans l'eau au moyen d'un gouvernail manœuvré au moment voulu. Pour s'orienter il se sert d'un appareil optique formé d'un tube muni de miroirs, qui est disposé dans la guérite en question, et il semble que sa vision soit suffisante, car, dans les nombreuses expériences faites à Toulon, il a toujours su se diriger parfaitement. L'une de ces expériences a été particulièrement intéressante. Des torpilleurs avaient été échelonnés sur une longue ligne : le *Gymnote* a traversé cette ligne sans être vu, et, après une plongée de quarante minutes, il a reparu à deux milles et demi des torpilleurs. Il a plongé de nouveau et est revenu à son poste toujours sans être aperçu.

Lorsque la question de navigabilité des sous-marins sera tout à fait résolue, on abordera celle de leur armement. Il est vraisemblable qu'ils pourront user d'une torpille automobile, mais certains officiers préféreraient les voir armés d'une torpille portée; d'autres trouvent inutile la recherche de l'immersion complète, qui oblige les sous-marins à se diriger au moyen d'appareils optiques, dont la moindre avarie pourrait mettre le navire en péril : ils estiment que le sous-marin, naviguant à la surface avec une petite guérite presque invisible comme celle du *Gymnote*, est la meilleure et la plus simple solution du problème, et ils parlent de la possibilité de construire des navires sur ce principe, avec des tonnages de 600 tonneaux et même plus.... Bref, cet élément des flottes futures est encore à déterminer, mais les résultats déjà obtenus permettent de croire qu'il fera d'ici peu son apparition définitive.

V. — LES NAVIRES LÉGERS.

Je comprends sous ce nom tous les navires qui servent dans nos stations locales, petits avisos, canonnières de mer ou de rivière, etc. On les a baptisés un jour du nom pittoresque, mais dédaigneux, de *poussière navale*, voulant

montrer qu'ils n'avaient ni consistance ni force et qu'un boulet d'un canon moderne pourrait sans peine les pulvériser. Ils ont pourtant leur utilité dans les pays d'outre-mer, où les progrès de la civilisation n'ont pas pénétré, où les petits États, dotés de maigres budgets, ne peuvent pas leur opposer des navires à la dernière mode. Mais ces pays deviennent de plus en plus rares, et l'heure est proche où cette poussière navale n'aura plus d'action que sur les quelques roitelets nègres de la côte d'Afrique.

Nous avons en service dans les stations lointaines un type de canonnière qui est excellent, eu égard à sa destination. Son armement de quatre canons de 14 et de 10, sur une coque de moins de 500 tonneaux, est vraiment remarquable. Sa vitesse, de dix à onze nœuds, est suffisante; sa marche à la voile est convenable et ses qualités nautiques en font un très bon navire de mer. Nous avons douze de ces canonnières : *Lutin*, *Lynx*, *Lion*, *Scorpion*, etc. Plusieurs étaient dans les mers de Chine lors de notre dernier conflit, elles ont participé aux affaires de la rivière Min et notamment au combat de Fou-tchéou. L'amiral Courbet appréciait beaucoup leurs services.

Les chaloupes-canonnières sont de grandes embarcations à vapeur, sans voilure, d'un faible tirant d'eau. Quelques-unes, de date ancienne et dont le prototype fut la canonnière Farcy, peuvent servir à la défense des ports et rades, puisqu'elles portent un canon de 24. Les autres ont été construites au moment de l'expédition du Tonkin et présentent deux types très différents.

Le premier comprend quatorze canonnières à hélice. Elles ont 30 mètres de long, 6 de large, $1^m,10$ de tirant d'eau et 110 tonneaux de déplacement. Elles portent deux canons de 10 et trois canons-revolvers, dont l'un arme la hune d'un petit mât militaire qui permet de tirer par-dessus les berges élevées des rivières de l'Indo-Chine. Leur vitesse est de neuf nœuds. On ne pouvait songer à les envoyer au Tonkin par leurs propres moyens, aussi les a-t-on faites démontables par tranches : les tranches, qui sont au nombre de vingt, ont pu se loger aisément à bord de nos transports, puis on les a réassemblées sur les lieux, et leur étanchéité a été assurée par des bandes de caoutchouc formant joints. Ces canonnières sont amphidromes, c'est-à-dire qu'elles sont semblables à l'avant et à l'arrière, et marchent indifféremment dans les deux sens.

Le second type, dit *Berthe de Villers*, du nom d'un des compagnons de Henri Rivière tué comme lui à la sortie de Hanoï, a un tirant d'eau encore plus faible, soit 80 centimètres. Il est formé par un flotteur à fond plat en acier sur le

pont duquel s'élèvent des superstructures qui contiennent les logements. Le dessus des logements est utilisé pour l'artillerie. A chacune des extrémités se trouve un canon de 10, et entre eux des canons revolvers. Un mât creux en acier, de 70 centimètres de diamètre, permet d'accéder par l'intérieur à la hune qui le surmonte et qui porte un canon-revolver. Les canonnières de ce type sont, à proprement parler, des radeaux armés, fort utiles dans un pays où les chemins sont rares et difficiles, car elles permettent à la fois de transporter rapidement des détachements de troupes et d'appuyer les colonnes expéditionnaires en parcourant des cours d'eau peu profonds et parsemés de bancs de vase. Toutefois l'heureuse disposition de ces navires ne va pas sans un inconvénient assez grave,

CANONNIÈRE DE COCHINCHINE.

celui de ne rendre possible, comme moyen de propulsion, que l'emploi d'une roue unique placée à l'arrière et complètement à découvert.

VI. — LES CROISEURS AUXILIAIRES.

Les nations maritimes réclameront, en cas de guerre, le concours de leurs navires de commerce à grande vitesse comme auxiliaires des flottes de guerre, tant pour protéger leur marine marchande que pour capturer les navires de commerce de l'ennemi. Il ne s'agira plus, comme autrefois, de transformer les paquebots en corsaires par l'octroi de lettres de marque; les armateurs particuliers n'auront plus le droit d'armer pour leur compte et de faire eux-mêmes et à leur profit la chasse aux cargaisons ennemies; mais l'État se réservera la faculté de réquisitionner tous les bâtiments marchands qu'il lui plaira et de s'en servir pendant toute la campagne, après les avoir armés en guerre.

Comme on ne peut pas transformer du jour au lendemain un paquebot quelconque en navire de combat, on a dû se préoccuper d'imposer à l'avance aux armateurs et aux constructeurs des conditions spéciales dans la construction de leurs navires. La loi sur la marine marchande de 1881 a stipulé une surprime de 15 pour 100 pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le Département de la marine. Ces navires doivent être pourvus d'un système de cloisons étanches et d'un pont voisin de la flottaison également étanche; leur vitesse doit dépasser treize nœuds et demi, et leur approvisionnement de charbon être suffisant pour leur faire parcourir 6 000 milles à la vitesse de dix nœuds. Ils doivent être munis de toutes les installations nécessaires à la mise en place et au fonctionnement de canons de 14 et de canons-revolvers. Ils doivent enfin avoir des ouvertures sur le pont pour le passage des poudres et projectiles et posséder des soutes appropriées pour les munitions. Deux navires de la Compagnie bordelaise, le *Château-Yquem*, le *Château-Margaux*, ont obtenu la surprime. Les derniers paquebots des Messageries maritimes, *Australien*, *Polynésien*, etc., et ceux de la Compagnie transatlantique, *Champagne*, *Bourgogne*, *Touraine*, etc., remplissent les conditions voulues pour servir de croiseurs auxiliaires, mais ils n'ont pas reçu de surprime, car l'État s'est reconnu le droit d'imposer aux Compagnies subventionnées l'obligation de construire leurs navires en vue de leur utilisation comme croiseurs.

Pour se conformer aux stipulations du traité de Paris, qui a aboli la course, il sera indispensable que les paquebots, devenus croiseurs auxiliaires, soient montés par un personnel appartenant à la marine militaire. En France, nous

Le débarquement à la plage.



ne serons nullement embarrassés pour satisfaire à cette obligation. Tous les matelots naviguant sur les vapeurs de commerce, tous les mécaniciens, tous les chauffeurs, tous les officiers font en effet partie de l'Inscription maritime : le décret de mobilisation les fera donc passer, *ipso facto*, sous la coupe de la marine militaire. Bien plus, ces paquebots étant presque toujours commandés en temps de paix par des lieutenants de vaisseau en congé, ceux-ci se retrouveront, par le fait même de la déclaration de guerre, rattachés au service de la flotte de guerre, et continueront à exercer, pour le compte de



LE PAQUEBOT-CROISEUR AUXILIAIRE LA « CHAMPAGNE ».

l'État, le commandement dont ils sont déjà pourvus par une compagnie commerciale. Il suffira de leur adjoindre quelques timoniers brevetés au courant des signaux usités, quelques fusiliers exercés à la manœuvre des canons-revolvers, pour que leur croiseur improvisé puisse figurer convenablement dans notre flotte de guerre, sans aller à l'encontre de ce que prescrit le droit international.

Reste à savoir quels services il faudra attendre de ces bâtiments. Certains officiers paraissent craindre que leur intervention soit insignifiante. N'est-ce pas trop oublier que ces paquebots ont de grandes vitesses, que leur puissante masse leur permet de maintenir cette vitesse par les plus gros temps ; qu'ils sont et seront commandés par des officiers pleins d'expérience. N'est-ce pas

oublier surtout les enseignements de notre propre histoire, où, dans plus d'une guerre, nos corsaires armés sommairement, mais conduits avec énergie, ont su infliger à nos ennemis des pertes considérables.

VII. — LES INSTRUMENTS DE NAVIGATION

Tout le monde connaît de nom la boussole, ou rose des vents, qui permet aux marins de se diriger à travers les océans. Mais on sait moins que le mot boussole est prohibé dans le langage nautique. Le terme de *compas* le remplace et désigne non pas seulement l'aiguille aimantée, mais tout ce qui la touche.

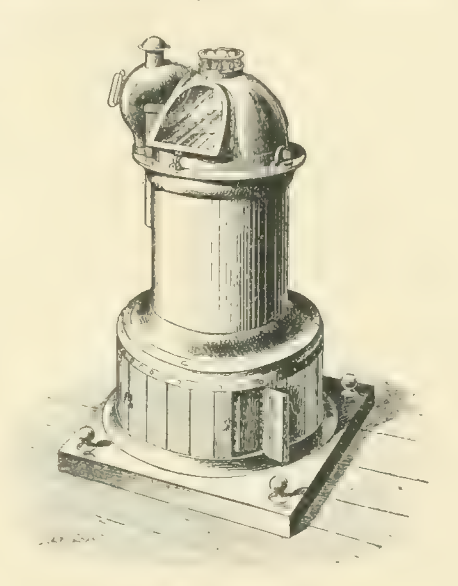
La rose des vents, avec ses 360 degrés et les trente-deux appellations différentes de ses grandes divisions, est dessinée sur une feuille de papier, collée à une feuille de talc ou de mica qui donne de la rigidité à la rose sans lui enlever sa transparence. Papier et talc font corps avec l'aiguille, et le tout est suspendu par son centre de figure et de gravité sur un pivot de cuivre venant s'appuyer dans une chape d'agate ou de toute autre pierre dure.

La boussole a besoin d'un abri qui la défende de tout choc extérieur et des intempéries de l'air. Une caisse, en forme d'armoire, lui fut d'abord consacrée et reçut le nom d'*habitacle*, qui, en style sacré, signifie emplacement d'un objet vénéré. Quoi de plus respectable, en effet, dans un vaisseau qui franchit les mers, que cette petite boussole qui en tout temps lui indique sa route, et préside ainsi à sa destinée ? L'habitacle est placé en avant et près de la roue ou de la barre du gouvernail, à portée du timonier qui gouverne. Autrefois modeste meuble en bois, l'habitacle est depuis devenu une colonne creuse de cuivre jaune, reposant sur un socle de chêne ou d'acajou. La boussole est à la partie supérieure de cette colonne, dans une cuvette de cuivre hermétiquement fermée par un verre plan. Au-dessus un dôme de même métal percé d'une large fenêtre laisse voir au timonier le compas et le *cap*, ou direction de la route. La nuit, une lampe disposée soit dans la colonne, soit dans le dôme éclaire les trente-deux aires de vent imprimées en noir sur le papier blanc de la rose. Mis ainsi en harmonie avec toutes les choses qui décorent le gaillard d'arrière, l'habitacle, en beau cuivre poli, est l'objet des soins quotidiens des timoniers experts dans l'art du fourbissage.

Les compas les plus récents, Thomson ou autres, sont montés sur des colonnes de bois, dans lesquelles sont ménagés des logements propres à recevoir de petits aimants compensateurs. A la partie supérieure de ces colonnes, à droite et à gauche, sur de solides supports, on voit deux énormes boules de fonte

qui jouent aussi un rôle de compensation. Ces aimants et ces boules compensatrices ont pour but de neutraliser les différentes actions déviatrices que les grandes masses de fer du bord produisent sur l'aiguille aimantée faisant office de boussole.

Il existe encore d'autres compas que celui d'habitacle. Ce sont ceux qui servent à *relever* les pointes, les phares, les îlots, les montagnes ou les navires en vue, d'où leur nom de *compas de relèvement*. Ils sont placés sur les points les plus élevés du bord, par exemple sur les dunettes, sur les kiosques, sur les passerelles, dans tous les endroits où l'on peut aisément apercevoir l'horizon. Ces compas ne sont pas en général montés sur des cylindres de cuivre, mais bien sur des colonnes de bois plus ou moins ornées.



HABITACLE DE ROUTE.

En donnant la direction de la route suivie, la boussole ou compas fournit le premier élément du problème de la navigation. Il est nécessaire en même temps de connaître la quantité de chemin parcouru, et pour cela il faut pouvoir mesurer la vitesse du navire. On y arrive au moyen du *bateau de loch*.

Le loch est l'instrument le plus rudimentaire qui se puisse imaginer. Il se compose d'un objet flottant, en bois généralement — qui avait à l'origine la forme d'un bateau, d'où son nom — et auquel est attachée une *ligne* ou corde mince. On jette le flotteur à la mer, on a soin de le laisser immobile en facilitant l'écoulement de la ligne, et la quantité qui en a été écoulée dans un temps donné indique la vitesse du bâtiment. C'est comme si un cavalier attachait à un arbre le bout d'une ficelle dont il conserverait la pelote ; en partant au galop et la laissant se dévider, il mesurerait la quantité de ficelle déroulée dans tant de secondes et il en déduirait l'espace qu'il parcourrait en une heure, à condition de conserver toujours la même allure. Quelque soin que l'on prenne, le flotteur n'est pas aussi fixe que l'arbre, mais, dans la pratique de la navigation, on peut se contenter de l'approximation qu'il donne.

Le temps de l'expérience est en général de 30 secondes, soit la cent vingtième partie de l'heure. De son côté, la ligne de loch est divisée en *nœuds*, qui ont de

l'un à l'autre une distance de $15^m,40$, soit la cent vingtième partie du mille marin, qui a 1852 mètres. Cette égalité de proportion permet d'avoir la vitesse sans calculs : autant on file de nœuds pendant la cent-vingtième partie de l'heure, autant le navire parcourt de milles marins pendant une heure.

La mesure de la vitesse ne commence que quand le bateau de loch est à une centaine de mètres de l'arrière, car on a reconnu qu'à partir de ce moment le bateau de loch cesse de participer au mouvement de marche du vaisseau ; une *houache* ou morceau d'étamine fixé sur la ligne indique au timonier qu'il peut se mettre à compter les nœuds. Un sablier de 30 secondes est tourné à l'instant où la houache passe entre les mains de celui qui file le loch, et quand le sable a fini de couler, il arrête brusquement la ligne. Lorsque le bâtiment court vite, on ne fait durer l'expérience que 15 secondes et l'on double alors le nombre des nœuds filés pour avoir celui des milles.

Dès que l'expérience est achevée, on fait rentrer la ligne de loch à bord. Quelques hommes courant sur le pont y parviennent sans la moindre difficulté.

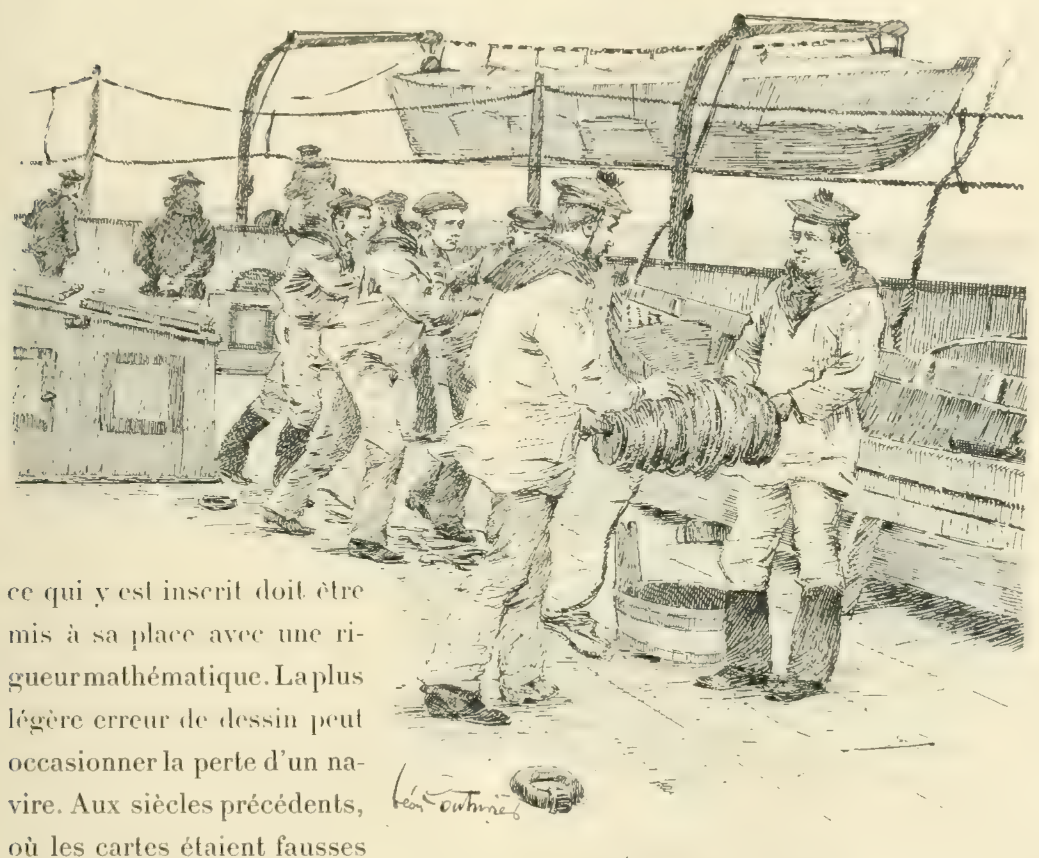
Les résultats donnés par le loch sont appelés *estime*. Ils ne peuvent être qu'approximatifs et sont même tout à fait erronés lorsque le navire est dans des parages à courants, car le bateau de loch subit aussi leur influence.

On a souvent cherché des appareils moins primitifs que le vieux bateau de loch de nos pères. On a fait des lochs enregistreurs qu'on laisse traîner à l'arrière : une petite hélice, mise en mouvement par la marche, actionne un mécanisme qui fait courir une aiguille sur un cadran indiquant les tours d'hélice et par déduction les milles parcourus. On a fait aussi des lochs électriques. Ces divers appareils fournissent de très bonnes indications. Malheureusement ils sont délicats et sujets à des avaries. Aussi beaucoup de marins donnent-ils la préférence au vieux loch de bois qui ne se détraque jamais.

Avec la direction suivie par le navire et le chemin parcouru dans cette direction il est possible de marquer sur la *carte marine* le point où l'on se trouve.

A l'inverse des cartes terrestres, où les continents sont surchargés d'indications et où les océans sont presque nus, les cartes marines ont leurs mers couvertes de noms, de chiffres, de signes conventionnels. Les côtes y sont dessinées avec la plus scrupuleuse exactitude, mais on n'y représente que les reliefs nécessaires aux navigateurs, c'est-à-dire les sommets, les collines, les clochers de village, les phares, les arbres remarquables, les moulins ou les tours, en un mot tout ce qui peut être observé du large et qui peut servir à un navire à reconnaître sa position. Un navire apercevant tel ou tel de ces reliefs en prend le *relèvement*, ce qui signifie qu'il note sous quel angle de la boussole il le voit. Il trace alors sur la

carte une ligne droite passant par le point relevé et faisant avec le méridien l'angle noté; de la sorte, il est en possession d'un *lieu géométrique* de sa position. Avec un autre relèvement, pris de la même façon, il obtient une seconde ligne droite, un second lieu géométrique, et il se trouve par conséquent à l'intersection de ces deux lignes. Ce court aperçu de navigation pratique montre combien il est nécessaire d'apporter de soins dans la confection des cartes. Tout



RENTRÉE DU LOCH A BORD.

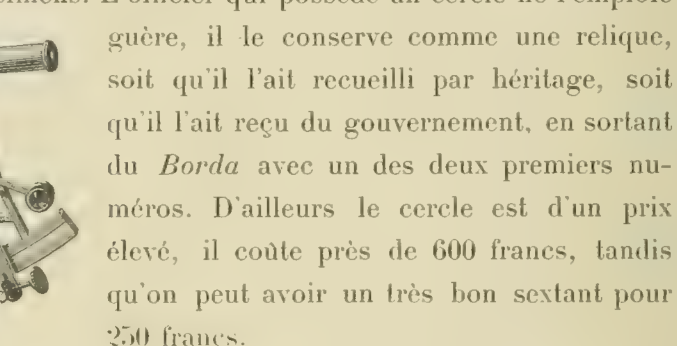
ce qui y est inscrit doit être mis à sa place avec une rigueur mathématique. La plus légère erreur de dessin peut occasionner la perte d'un navire. Aux siècles précédents, où les cartes étaient fausses ou incomplètes, les catastrophes dues à une défectueuse hydrographie se renouvelaient avec une fréquence lamentable. Mais à l'heure actuelle il n'en est plus ainsi; les renseignements et les corrections ont été multipliés, les tracés ont été faits avec une précision absolue; les cartes approchent de la perfection.

Le *point*, ainsi marqué avec les données que fournissent le loch et la boussole, n'est jamais exact. En d'autres termes, l'estime est toujours erronée. Pourquoi? pour cent raisons diverses : la vitesse, par suite des changements du vent et de la mer, n'est jamais uniforme; le timonier ne gouverne pas toujours bien droit; le navire, frappé obliquement par la brise, dérive inégalement :

des courants inconnus l'entraînent; enfin le compas peut être influencé sans qu'on en soit averti par l'attraction des objets voisins.... Christophe Colomb était en désaccord de centaines de lieues avec l'estime de ses pilotes. Pour avoir sa position précise et certaine, un navigateur doit recourir à l'astronomie. Celle-ci lui fournit ce qu'on nomme le *point observé*, qui est la rectification du point estimé.

Pour observer les astres, les marins se servent du *sextant*, parfois de l'*octant* ou du *cercle*, instruments dits *à réflexion*, parce qu'une combinaison de miroirs fait réfléchir l'image de l'astre dans une lunette que l'on approche de l'œil.

Grâce à la commodité de son maniement, et à la précision de ses indications, le sextant est presque le seul instrument employé dans la marine française. Il a détrôné le *cercle à répétition* de Borda, inventé en 1775, dont on ne voit plus que de bien rares spécimens. L'officier qui possède un cercle ne l'emploie guère, il le conserve comme une relique, soit qu'il l'ait recueilli par héritage, soit qu'il l'ait reçu du gouvernement, en sortant du *Borda* avec un des deux premiers numéros. D'ailleurs le cercle est d'un prix élevé, il coûte près de 600 francs, tandis qu'on peut avoir un très bon sextant pour 250 francs.



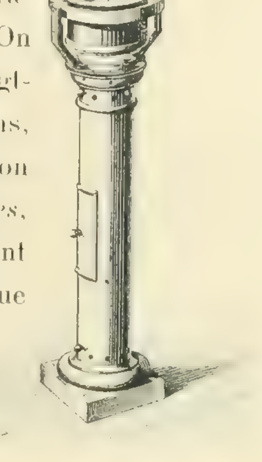
SEXTANT.

C'est au milieu du XVIII[e] siècle qu'il faut faire remonter l'invention des montres marines, qui ont permis de déterminer la longitude astronomique, cette donnée essentielle à la navigation. On conçoit en effet que si une montre est douée d'un mécanisme assez parfait pour conserver l'absolue régularité de ses battements, elle pourra faire connaître, à tous moments, l'heure de l'observatoire où elle aura été réglée. L'astronomie permettant d'avoir l'heure du bord, il suffira d'une simple soustraction de ces deux heures pour apprécier la distance qui sépare le navire de l'observatoire en question.

L'industrie des chronomètres est arrivée de nos jours à une perfection étonnante. Leur marche diurne, ainsi qu'on appelle la quantité de secondes dont ils avancent ou retardent chaque jour, est d'une grande régularité, elle ne dépend que de la température, et en suivant celle-ci on peut prédire presque à coup sûr les changements de la marche. Ce sont de vrais artistes qui exécutent, chez les Breguet, les Leroy, les Dumas, les Rodanet, ces merveilles de

mécanique, ces bijoux de précision. Leur prix est de plusieurs milliers de francs. Leur mécanisme est enfermé dans une carcasse cylindrique en cuivre qui ne diffère que par la taille d'une montre ordinaire. Le tout est contenu dans une boîte carrée en bois verni, avec une suspension à la Cardan.

Les bâtiments de guerre reçoivent généralement deux chronomètres et quelquefois davantage ; ils ont en même temps une autre montre, dénommée *compteur*, qui a presque autant de précision, mais qui est de moindre dimension et qui, par suite, peut être transportée partout où on en a besoin, sur le pont, sur la dunette, dans les embarcations. Il est de règle, en effet, que les chronomètres restent immuables dans le coffre spécial qui leur est réservé, où ils sont suspendus sur des sangles de caoutchouc, de façon à ressentir le moins possible les vibrations de l'hélice ou les secousses des coups de roulis. On ne doit y toucher que pour les remonter chaque vingt-quatre heures, opération qui se fait avec infiniment de soins, de régularité et de précautions. L'officier de navigation auquel ses fonctions ont valu le nom d'*officier des montres*, sous lequel il est plus généralement connu, est spécialement chargé de ce soin. Ce sont des instruments si délicats que ces précieux chronomètres !



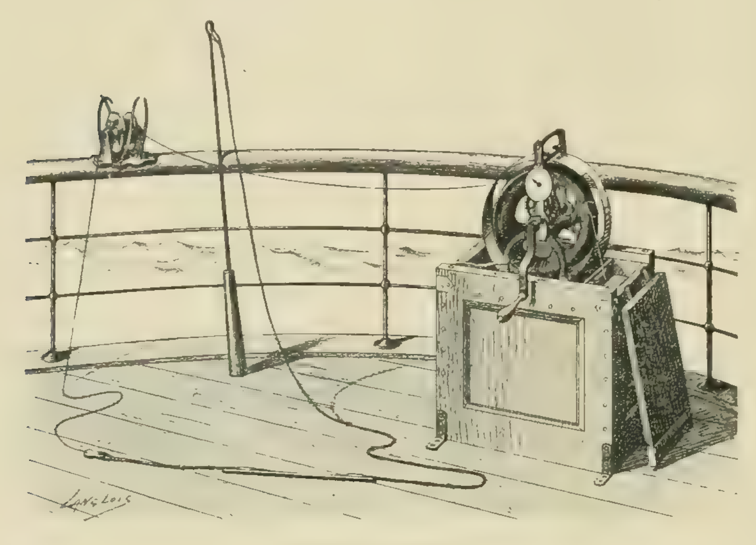
COMPAS DE RELÈVEMENT.

En vertu du vieil adage qu'abondance de biens ne nuit pas, les marins ont cherché d'autres moyens de reconnaître leur position en mer. Les cartes marines indiquent en effet la profondeur de la mer de distance en distance, avec la nature du fond, vase, sable, roche, coquillages, etc. Si donc un navire parvient à avoir la hauteur du fond au-dessous de lui, il peut en déduire des indications approximatives sur l'endroit où il se trouve.

C'est la *sonde* qui donne le *fond*. La sonde n'est autre chose qu'un plomb de forme conique, solidement attaché à une corde dite *ligne de sonde*, qu'on jette à la mer. Les plombs de sonde varient de 15 à 45 kilogrammes ; ils sont creusés à la base en forme de coupelle pour recevoir du suif destiné à ramener des échantillons du sol touché ; la ligne est marquée de 10 en 10 mètres par une languette de cuir ; à 50 mètres par une étamine bleue, à 100 mètres par une étamine blanche, à 150 mètres par une étamine rouge.

Pour employer la sonde, il faut arrêter la marche du bâtiment. Des matelots sont placés à l'extérieur de la muraille, sur les pattes des ancres, sur les bastingages ; ils tiennent chacun à la main, en rond, en *glène*, une dizaine de mètres de

la ligne de sonde, dont une des extrémités est fixée à l'arrière du navire; le plomb attaché à l'autre bout est tenu sur l'avant par un homme tout prêt à le lancer à la mer. Quand le navire est suffisamment ralenti, l'officier de quart commande : *Mouille!* le matelot chargé du plomb le laisse tomber en criant : *Veille!* — *Veille! veille! veille!* répète le premier homme porteur d'une glène à chaque tour qu'il file et qu'il laisse aller à la mer; quand il a fini, le second file sa glène à son tour en jetant le même cri, et ainsi, de proche en proche, jusqu'à celui qui, sentant la ligne s'arrêter, crie : *Fond!* Il fait un nœud sur la ligne à l'instant même, pour marquer la longueur où l'on a trouvé le fond, puis vingt ou trente hommes remontent la ligne de sonde. Quand le plomb est à bord, on le présente au commandant, qui voit sur la croûte de suif l'empreinte de la vase, des coquilles, du sable ou des herbes qui tapissent le fond. Le commandant examine la carte, et, faisant coïncider la quantité d'eau trouvée et la nature du fond avec la position présumée de son vaisseau, il peut corriger celle-ci et la fixer avec plus de précision.

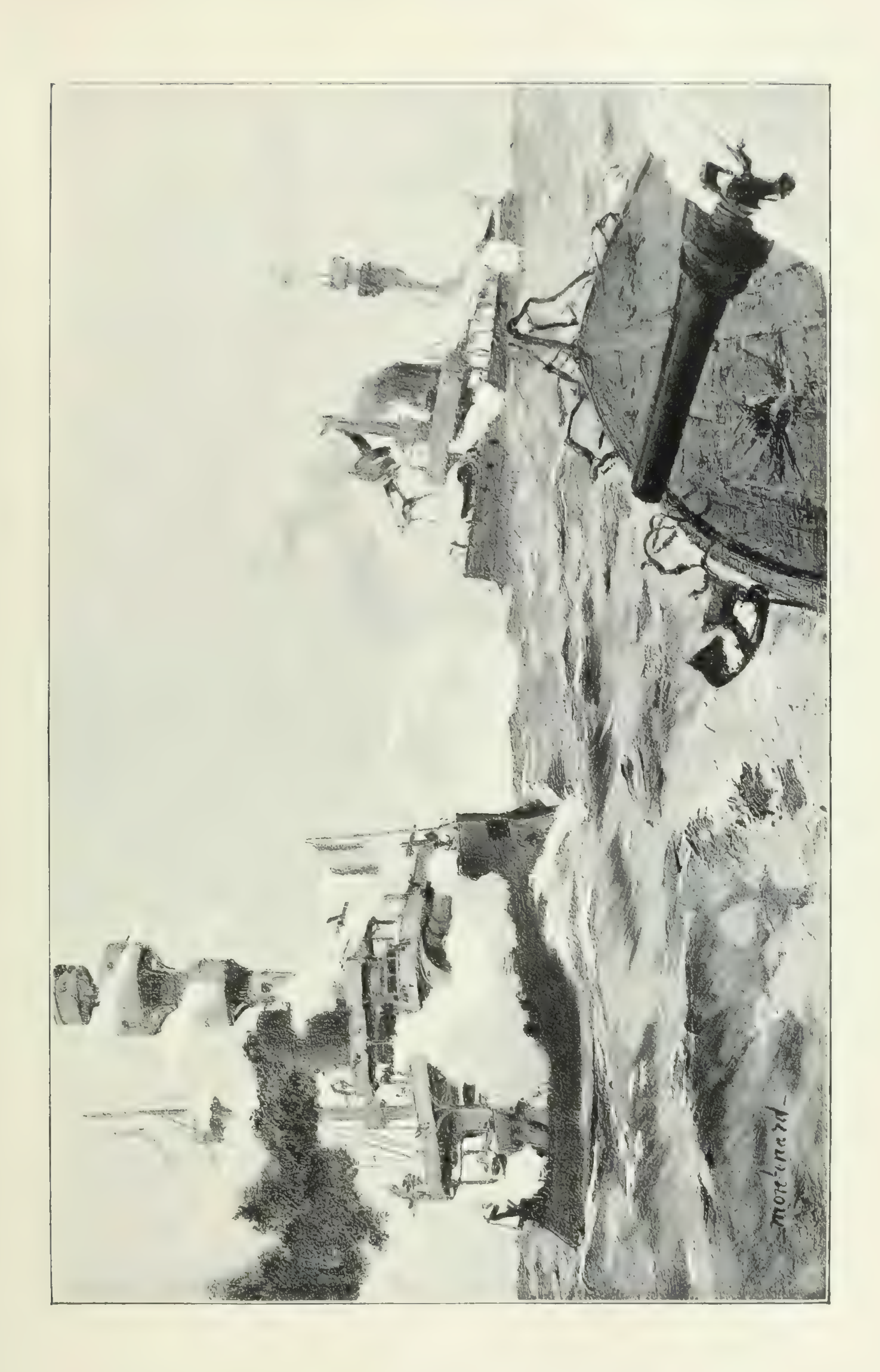


SONDEUR THOMSON.

L'inconvénient de cet antique procédé est d'exiger le ralentissement du navire. Aussi a-t-on cherché des appareils de sondage permettant d'avoir le fond en marche : tels les sondeurs Thomson, qui sont d'un usage courant à l'heure actuelle. Ces instruments sont basés sur l'application de la loi de Mariotte : la compression de l'air dans un tube qui coule est en raison de sa profondeur, et celle-ci s'enregistre par la quantité d'eau qui a passé dans le tube.

La sonde du large ou grande sonde, dont il vient d'être question, est remplacée, près des côtes peu profondes, dans les passes, dans les rades, par la petite sonde. Lorsqu'un navire vient prendre un mouillage, il est de règle qu'il sonde sans cesse, pour être prévenu des dénivellations du fond sur lequel il passe.

Combat de cuirassés.



La petite sonde a une ligne de 30 à 40 mètres seulement et un plomb qui ne pèse que 3 ou 4 kilogrammes. La ligne est graduée de mètre en mètre à partir du plomb par de petites languettes de cuir; les divisions 5, 15, 25, 35 sont marquées par des bouts de corde, et les divisions 10, 20, 30 par des morceaux d'étamine alternativement bleue, blanche et rouge. Le sondeur est placé dans une embarcation de côté; soutenu par une sangle, il se penche en avant, fait tourner plusieurs fois le plomb et le lance sur l'avant comme il ferait d'une fronde. Quand le plomb est rendu au fond ou que la ligne est raide, il regarde la graduation la plus voisine de l'eau. Il *chante* alors la sonde par les mots : *Fond*... ou *pas de fond!* suivis du nombre de mètres, puis du nom du bord où il a sondé, et en répétant le nombre de mètres filés, par exemple : *Fond! dix-huit mètres tribord!... dix-huit!* ou bien encore : *Pas de fond! trente mètres bâbord!... pas de fond!*

VIII. — LES SIGNAUX.

La nécessité des *signaux* a été de tout temps reconnue; la difficulté de se rapprocher à portée de voix, le besoin pour le chef d'une flotte de faire connaître sa volonté rapidement à tous les navires placés sous ses ordres ont fait sentir de bonne heure l'obligation de se servir de signaux visibles, comme moyen de communication rapide. Des pavillons, des banderoles, des oriflammes en étoffes de couleur ont été, dès l'origine, employés pendant le jour pour faire exécuter certains mouvements convenus d'avance. Quelques auteurs ont fait honneur au duc d'York de l'invention des pavillons, mais des règlements bien antérieurs à son époque parlent de bannières, d'enseignes, d'étendards *levés à la poupe, à la proue ou aux côtés de la galère*. En tout cas, les signaux faits avec des voiles remontent à la plus haute antiquité. Il était en effet naturel qu'on se servît des vergues, dans les positions variées qu'elles pouvaient prendre, pour faire les premiers signaux. Les voiles repliées, dépliées, serrées en partie, formaient un complément tout indiqué à la télégraphie maritime.

La marine actuelle a recours pendant la journée à des signaux que l'on distingue soit d'après leurs formes, soit d'après leurs couleurs. Ces signaux sont constitués au moyen de pièces d'étamine de nuances variées, ayant les unes la forme d'un carré, les autres celle d'un trapèze, d'autres la forme d'une flamme, d'autres enfin dessinées en triangle. Les carrés et les trapèzes sont dénommés *pavillons* et correspondent chacun à un numéro : les premiers,

au nombre de douze, forment la *première série*; les seconds, de même nombre, forment la *deuxième série*. Les pavillons combinés deux à deux, trois à trois dans l'une ou l'autre série servent à désigner le numéro de tel ordre, écrit dans un *Livre des signaux*, dont l'amiral ordonne l'exécution. Si l'amiral, par exemple, hisse en tête de son mât, et les uns au-dessus des autres, les pavillons carrés 5, 6 et 9, les navires de sa force navale chercheront ce que signifie l'ordre 569 de la première série et se mettront en devoir de l'exécuter. Si les pavillons hissés étaient les trapèzes 4, 3 et 2, les navires auraient à exécuter l'ordre 432 deuxième série. L'emploi de deux séries augmente donc le nombre des combinaisons et, par suite, des ordres. Les flammes, au nombre de huit, et les triangles, au nombre de deux, entrent en combinaison avec les pavillons pour former de nouveaux signaux. Il est admis que tout signal fait par l'amiral est un ordre, dont on accuse réception en hissant un pavillon blanc à boules bleues, nommé *aperçu*, et que tout signal fait par un bâtiment est une demande, à laquelle le chef répond par un des deux triangles dont l'un signifie « oui », et l'autre « non ».

MATELOTS FAISANT DES SIGNAUX.

Il existe un autre mode de communications, moins rapide, mais plus complet et plus détaillé, par lequel on peut signaler n'importe quelle phrase, n'importe quel ordre qui ne serait pas prévu dans le *Livre des signaux* : c'est le *télégraphe marin*. Le télégraphe marin n'est autre chose que la représentation des dix chiffres, de 0 à 9, par des pavillons de couleurs diverses; au moyen de ces dix chiffres, on peut exprimer tous les nombres jusqu'à 999; au delà, on use de cinq flammes pour représenter les milliers. Les nombres transmis ainsi correspondent aux cinq ou six mille mots d'un *Dictionnaire* numéroté, très suffisant pour les

besoins ordinaires de la conversation. C'est, par exemple, avec le télégraphe qu'on fera connaître une nouvelle imprévue, qu'on aura des nouvelles d'un malade, qu'on rendra compte des suites d'un accident, etc.

Les marins ont encore trouvé un ingénieux moyen de transmettre la pensée à travers l'espace : les *signaux à bras d'hommes*, renouvelés des anciens télégraphes aériens. Chaque bras peut prendre quatre positions : verticale en haut, à 45° vers le ciel, horizontale, et à 45° vers la terre. Ces positions différentes représentent les lettres de l'alphabet, ce qui permet de signaler des mots et des phrases. Les signaux à bras évitent de chercher, d'assembler et de hisser des pavillons; ils permettent de communiquer d'un navire à l'autre, sans avoir recours au télégraphe à pavillons, qui est quelque peu solennel, aussi sont ils fort employés. Au bout de quelques leçons, un timonier arrive à signaler convenablement et à interpréter ce télégraphe élémentaire.

Lorsque, dans le jour, l'éloignement est tel, que la couleur a cessé d'être distincte, les bâtiments peuvent communiquer entre eux à l'aide de signes dont la valeur, reposant uniquement sur leur forme, est indépendante de leur couleur. On les nomme signaux *de grande distance*.

Pendant la nuit c'est au moyen de feux que l'on correspond. Avant tout, la première chose qu'un bâtiment doive signaler, c'est sa présence. Il le fait en portant *constamment* sur son côté de tribord un feu vert, sur son côté de bâbord un feu rouge, l'un et l'autre visibles à deux milles. Il y joint, quand il est navire à vapeur, un feu blanc placé en tête du mât de misaine, et d'une portée de cinq milles. L'obligation de ces feux, dits *feux de route*, est absolue. Elle est la seule et unique sauvegarde que l'on puisse avoir, pendant l'obscurité des nuits, contre ces abordages effroyables qui trop souvent ont fait tant de victimes.

Lorsque deux ou plusieurs navires de guerre veulent communiquer de nuit, ils se servent de feux. C'est au moyen de feux que l'amiral peut transmettre ses ordres, sans lesquels une escadre serait bientôt dispersée et exposée à des accidents terribles; mais il faut remarquer qu'on n'a pas besoin pendant la nuit d'ordres aussi variés que pendant le jour; il est reconnu qu'il ne faut transmettre alors que les ordres strictement nécessaires. Les feux dont on fait usage sont des *fanaux*. On se sert au plus de six fanaux à la fois, dont les divers arrangements produisent vingt combinaisons. Le nombre des ordres obtenu par ce procédé étant insuffisant, un artifice spécial, une fusée, par exemple, lancée avant le signal, désigne un nouveau chapitre de vingt ordres nouveaux : une fusée après le signal donne une nouvelle série ; deux fusées, une avant,

une après, puis plusieurs fusées, enfin des étoiles ou même des flammes de Bengale, brûlées soit avant, soit après le signal, fournissent les moyens d'augmenter beaucoup les ordres de nuit.

Les fanaux ordinaires à bougie, dont la flamme vacillante, incertaine s'éteignait au moindre souffle du vent et causait le désespoir des pauvres timoniers, ont cédé la place depuis quelques années à des fanaux électriques, que le vent « ne souffle » pas, qui se voient de plus loin, qui s'allument et s'éteignent instantanément, sans avoir besoin d'être hissés ou amenés. Pour allumer les lampes à incandescence, on a usé d'abord d'une dynamo à bras, dite machine Méritens; mais, depuis que les navires modernes sont éclairés à la lumière électrique, on a relié les fanaux de signaux au réseau ordinaire d'éclairage. Un clavier ingénieusement disposé permet d'envoyer le courant tantôt dans l'un, tantôt dans l'autre de ces fanaux ou dans plusieurs à la fois. Avec des verres teintés en rouge ou en vert, avec des verres blancs, on obtient aisément une série de signaux qui suffit aux besoins de la navigation.



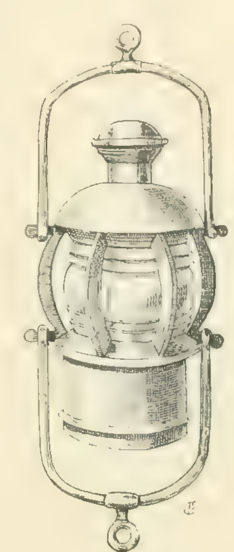
ÉCOLE DES SIGNAUX A BRAS.

On emploie encore des *feux Coston*, sortes de flammes de Bengale à nuances combinées, blanche, rouge et verte; chaque combinaison porte un chiffre de 0 à 9; en brûlant un, deux, trois ou quatre de ces feux Coston, on figure un nombre de un, deux, trois ou quatre chiffres dont la signification est donnée par le *Dictionnaire télégraphique marin*. Chaque flamme de Bengale représente par conséquent un pavillon de ce télégraphe. La télégraphie optique, au moyen

de longues et de brèves, comme dans l'alphabet Morse, est usitée aussi. On emploie dans ce but un fanal dit *fanal Colomb*, où un écran mobile vient cacher pendant plus ou moins longtemps soit la flamme d'une bougie, soit le fil d'une lampe à incandescence.

Le faisceau photo-électrique, dévié au moyen d'un miroir, peut être projeté sur un ballon blanc placé dans la mâture au-dessus du projecteur : la partie inférieure de ce ballon se trouve ainsi très vivement éclairée et devient visible de tout l'horizon. Un écran placé devant le projecteur sert à intercepter la source lumineuse et permet de produire sur le ballon des éclats brefs et longs qui sont interprétés comme sur le fanal à éclipses.

Les divers signaux qui viennent d'être décrits sont employés de navires à navires de guerre. Pour communiquer avec un navire de commerce, il faut avoir recours au *Code commercial*, où dix-huit pavillons de couleurs variées correspondent non à des chiffres, mais à des lettres. Chaque combinaison de deux, trois ou quatre lettres a une signification que l'on trouve dans ce code et qui permet de converser. Le code est international, c'est-à-dire qu'une combinaison donnée, CKBF par exemple, exprime la même pensée en différentes langues. Le code a une édition française, une allemande, une anglaise, etc., et dans chacune de ses éditions CKBF a la même signification. Il ne contient pas moins de 78642 combinaisons, dans lesquelles n'entre jamais deux fois la même lettre.



FANAL DE SIGNAUX.

Les signaux que l'on fait par temps de brume sont basés sur des arrangements de sons ou de bruits. Ils ont une extrême importance, car c'est par la brume que les risques d'abordage sont le plus fréquents. On emploie alors soit les coups de canon, soit les sonneries de clairon. Les signaux de brume à coups de canon sont calqués sur ceux qui sont exécutés, la nuit, avec des fanaux. Le nombre de coups de canon tirés représente celui des fanaux que l'on allumerait pour faire tel ou tel signal. Quant aux sonneries de clairon, elles correspondent à un répertoire établi à l'avance, où on trouve la signification de chacune d'elles.

Il reste enfin à parler des communications établies entre les bâtiments et la terre ferme. Elles sont assurées par les *sémaphores*. Les sémaphores sont des appareils de télégraphie aérienne installés dans le voisinage des ports, sur des îles ou des points élevés de la côte, au-dessus de constructions appelées *postes*

électro-sémaphoriques. Un navire passant en vue de terre et ayant à communiquer soit avec une autorité quelconque, soit même avec un particulier, fait un signal convenu pour « attaquer » le sémaphore, comme on dit en style de timonerie; il lui signale, par le télégraphe marin ou par le code commercial, telle ou telle phrase que le gardien du sémaphore transmettra par son fil électrique au réseau télégraphique de l'État. De la même façon toute autorité maritime ou civile, tout particulier peut communiquer par l'intermédiaire d'un sémaphore avec les navires en vue.

Notre littoral est couvert çà et là de ces postes sémaphoriques qui, en temps de guerre, deviendraient autant de sentinelles avancées propres à renseigner à chaque minute sur les mouvements de l'ennemi. Ce sont de petites maisons basses dont les murs peints à la chaux font une tache claire sur les falaises ou sur les rochers voisins de la mer. Dans maintes villes de bains de mer, c'est une excursion classique que la promenade au sémaphore. En visitant cette demeure haut perchée, calme comme une retraite d'ermite, troublée seulement par les mugissements de la tempête, qui donc ne s'est pas senti pris de sympathie pour les braves gens vivant là loin du monde et des hommes, n'ayant pour toute distraction que de considérer l'immensité qui s'étend à leurs pieds, pour tout devoir que de suivre les navires qui passent, dans l'attente d'un ordre à recevoir, d'un renseignement à transmettre?

La marine emploie les pigeons voyageurs comme porteurs de nouvelles. C'est au regretté amiral Dupetit-Thouars que cette innovation est due. Ce chef éminent, qu'aucun progrès ne laissait indifférent, a pensé qu'on pourrait dans maintes circonstances utiliser ces oiseaux, et il a fait installer sur le vaisseau le *Saint Louis*, en rade des îles d'Hyères, un pigeonnier pour les recevoir.

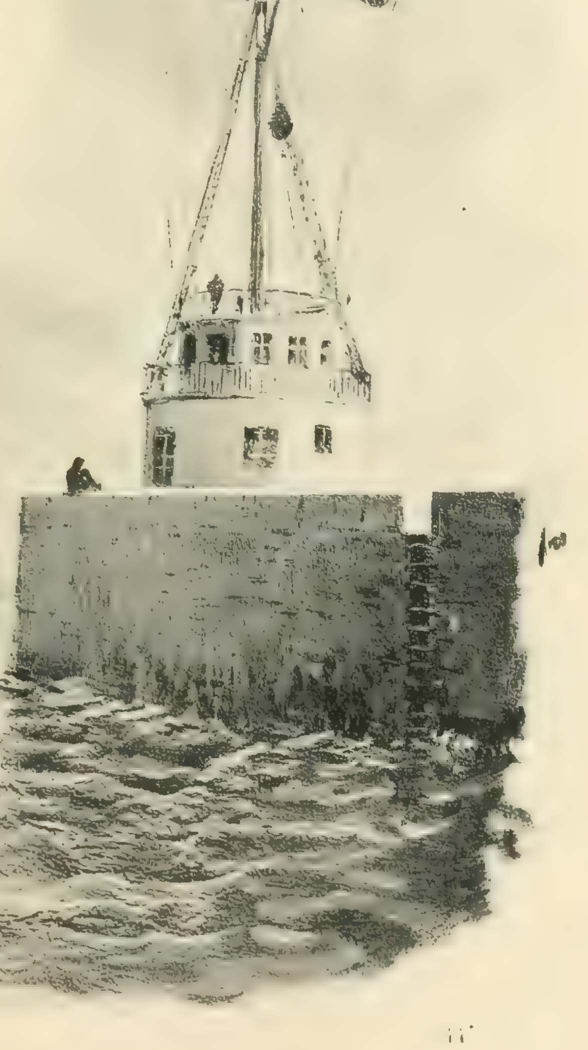
Leur acclimatement a été rapide et complet. Les déplacements du *Saint Louis* ne les déroutent nullement. Ils sont habitués à leur flottante habitation et ils la retrouvent toujours, ils ne sont même pas effarouchés par les salves d'artillerie fréquentes que tire ce vaisseau.

Lors des grandes manœuvres exécutées devant Toulon on a mis des pigeons voyageurs sur des torpilleurs qui faisaient partie de la défense du littoral; ces pigeons, lâchés un à un d'intervalle en intervalle, venaient apporter fidèlement les renseignements que les torpilleurs avaient recueillis sur la marche et les mouvements de l'escadre assaillante. On en a mis aussi dans la nacelle des ballons captifs, et toujours ces précieux oiseaux ont rallié leur pigeonnier avec le message dont on les avait chargés.

Il se peut donc qu'en temps de guerre on parvienne à se servir d'eux

utilement. Détail intéressant : ce sont eux-mêmes qui annoncent leur retour au pigeonnier. En posant la patte sur le rebord de leur logis, ils font jouer une sonnerie électrique qui donne l'éveil et met en fonction une trappe qui se referme sur eux. Par ce procédé, tout intermédiaire est supprimé et les nouvelles les plus secrètes peuvent être transmises sans danger de divulgation.

N'y a-t-il pas quelque ironie à voir ces pigeons aux ailes blanches, ces doux et paisibles oiseaux, servir à des œuvres de guerre? Qu'en penseront les poètes, pour qui les colombes étaient toujours des messagères de paix?...



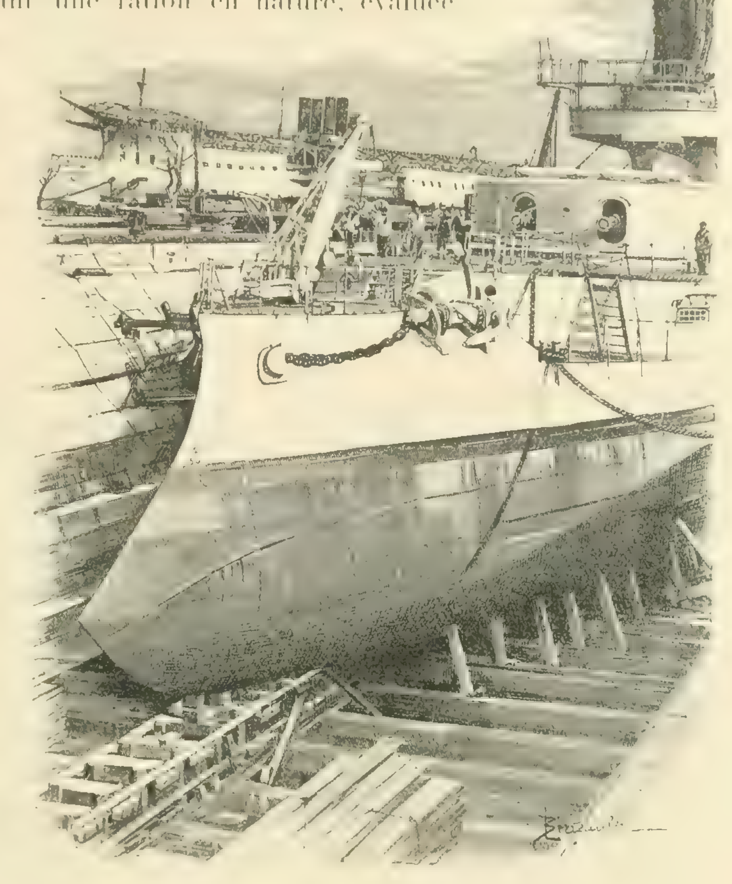
IX. — LE PRIX DES NAVIRES ACTUELS

On devine que les navires modernes, avec la multiplicité de leurs organes, la complication de leurs aménagements, la grandeur même de leurs dimensions, doivent revenir à des prix de plus en plus élevés. Les derniers cuirassés mis en mer avant 1870 n'atteignaient pas 10 millions. Avec le *Courbet* on arrive à 18 millions, avec le *Formidable* à 21, avec le *Brennus* à 25, avec le *Charles Martel* et le *Lazare Carnot* on atteint 28 millions. Un garde-côte comme le *Furieux* coûte 8 millions, le type *Requin* qui lui succède varie de 11 à 12 millions, et les *Bouvines*, *Jemmapes* et *Valmy* valent 14 millions. Les canonnières cuirassées comme le *Phlégéton* dépassent 3 900 000, celles du type *Flamme* 2 millions. Le prix des croiseurs suit le même accroissement que les cuirassés. Un croiseur à batterie, il y a vingt ans, coûtait 2 millions, l'*Isly* en coûte 7, un croiseur de 2e classe 6, un croiseur de 3e classe comme le *Forbin* dépasse 3 millions. Le croiseur cuirassé *Dupuy de Lôme* atteint 12 millions et demi, le type *Charner* 9 millions et demi. Les croiseurs de station de 2e classe valent plus de 3 millions et remplacent des bâtiments qui, jadis, ne coûtaient pas 1 million. Les torpilleurs ont coûté, au début, 50, 60 ou 100 000 francs ; en 1885 les fameux 35 mètres ont atteint 195 000 francs; les torpilleurs garde-côtes actuels coûtent 346 000 francs ; les torpilleurs de haute mer sont de 400 000 francs, et les plus récents valent de 525 000 à 586 000. Les avisos-torpilleurs du type *Bombe* atteignaient déjà plus de 1 million ; le type d'*Iberville*, qui leur succède, coûte 2 743 000 francs, plus cher que les croiseurs-torpilleurs comme le *Condor* et le *Faucon* qui, il y a cinq ans seulement, coûtaient 2 230 000 francs.

Notez que ces chiffres, si élevés, n'indiquent que les prix de revient de la construction, mais que du jour où ces navires entrent en service, on doit, pour les maintenir à la hauteur des derniers progrès, les munir de canons nouveaux, changer tels ou tels de leurs appareils ou de leurs machines contre des appareils ou des machines plus perfectionnées. Il faut modifier, remanier, bouleverser leurs installations, il faut leur ajouter sans cesse quelque engin supplémentaire, et leur valeur en argent augmente toujours, en même temps que leur valeur militaire.

Les dépenses occasionnées par l'entretien d'une telle marine sont de plus en plus fortes. Les équipages ont diminué en importance numérique sur les gros cuirassés, où ils ne sont plus que de 600 à 700 hommes, mais les croiseurs modernes ont des effectifs plus nombreux que les anciens croiseurs :

le *Cécile* a 190 hommes, l'*Alger* 330, les croiseurs de deuxième classe 230, ceux de troisième 210, les avisos torpilleurs 70. Le personnel d'un cuirassé de combat coûte mensuellement 30000 francs environ. L'équipage d'un croiseur de troisième classe, comme le *Surcouf*, coûte 6 à 7000, celui d'un aviso torpilleur, comme la *Bombe*, 1000 francs. Quant à la nourriture, il est facile de calculer à combien elle revient à l'État. Chaque marin embarqué recevant une ration en nature, évaluée à 1 fr. 15, un cuirassé de 600 hommes dépense 21000 francs par mois en pain, viande, vin, café, etc., un navire de 150 hommes 5000 fr., un aviso de 70 hommes 2500 francs. Les frais de combustibles, de matières grasses, de rechanges et d'approvisionnement, c'est-à-dire les dépenses qu'entraîne l'armement (en temps de paix) des navires de telle ou telle catégorie, se montent aux chiffres suivants : un cuirassé de premier rang, 150000 francs par an ; un garde-côte de première classe, 120000 ; un cuirassé de station, 82000 ; un croiseur de première classe, 85000 ; un croiseur de deuxième, 50000 ; un croiseur de troisième, 35000 ; un aviso-torpilleur, 9000 ; un torpilleur de haute mer, 5000 francs.



GARDE-CÔTES DANS LE BASSIN DE RADOUB.

Le budget de la marine, qui était en 1871 de 121 millions, atteignit en 1880 la somme de 185 millions. Il est à l'heure actuelle de 250 millions, et demain il sera sans doute de 260 millions : il faut en défalquer une somme de 16 millions représentant les dépenses des troupes coloniales, pour avoir le montant net de ce que coûte à la France sa marine de guerre.

X. — LES DERNIÈRES EXPÉDITIONS MARITIMES.

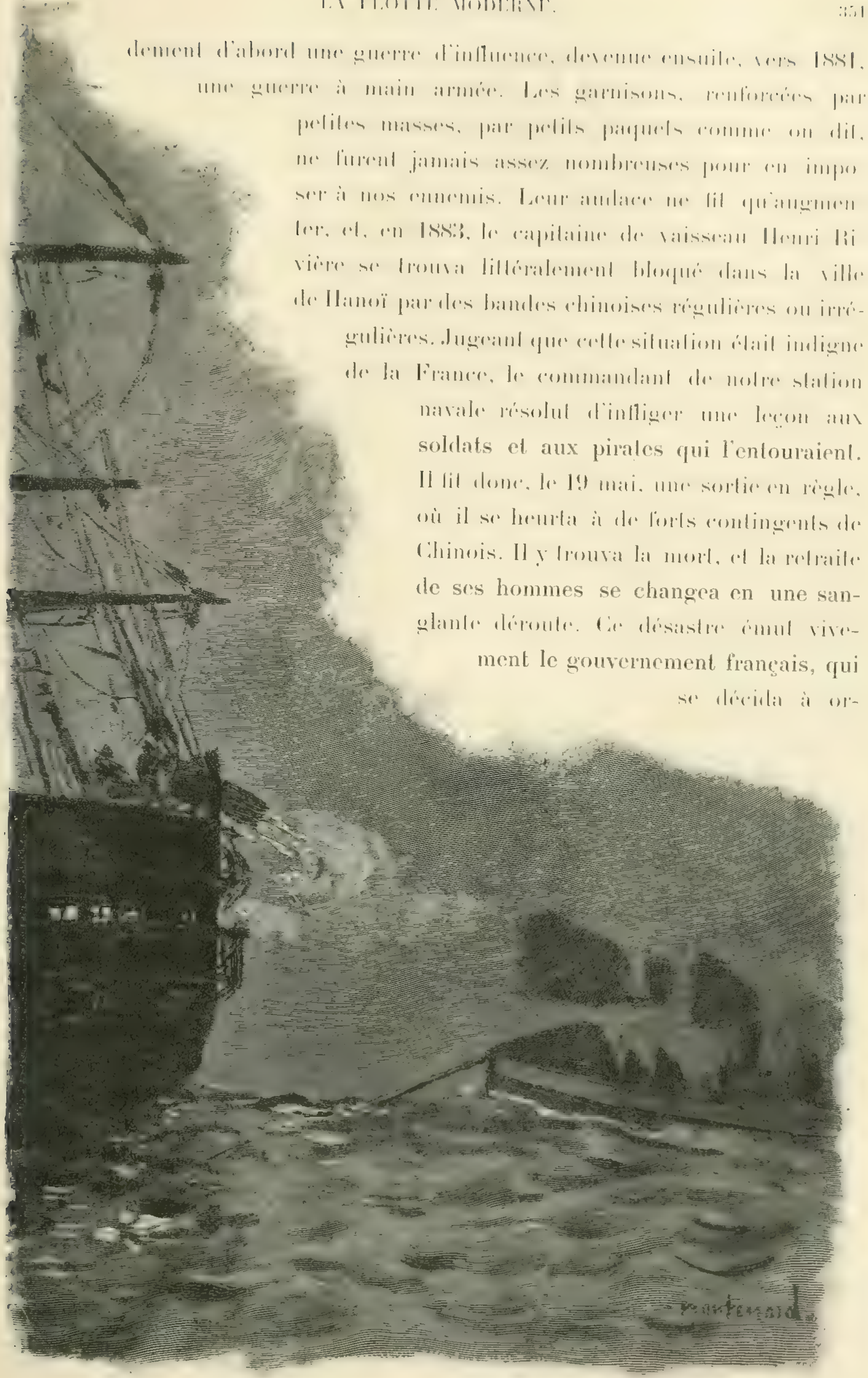
La flotte moderne, dont il vient d'être question, n'a pas eu, on le sait, à participer à de grandes opérations navales. Mais les officiers et les équipages ont dû cependant concourir aux entreprises lointaines destinées à accroître notre empire colonial. Ils ont vaillamment soutenu l'honneur de la marine en Tunisie, au Tonkin, à Madagascar et au Dahomey.

Les bâtiments de combat qui formaient en 1881 notre escadre de la Méditerranée ont pris part, cette année-là, à l'expédition de Tunisie. Leur rôle fut de seconder les efforts du corps expéditionnaire par des attaques sur les villes fortifiées du littoral appartenant au bey. Le bombardement du fort de Tabarka, la prise de Bizerte, celle de Gabès furent des opérations de peu d'importance, où la disproportion des forces en notre faveur nous créait de faciles succès. Seule l'attaque de Sfax mérite une mention détaillée, à cause de l'opiniâtreté de la résistance des Arabes, à cause aussi de l'excellence des dispositions prises par nos bâtiments, que l'amiral Garnault commandait en chef.

Du 5 au 8 juillet, la ville fut bombardée par deux corvettes cuirassées, et une démonstration offensive fut effectuée par leurs embarcations armées en guerre, sans amener l'ennemi à composition. Aussi l'escadre au grand complet vint-elle le 14 juillet se présenter devant la ville; elle se composait de neuf cuirassés, deux croiseurs, un aviso, quatre canonnières. Ce qui compliquait beaucoup l'opération, c'était la faible profondeur des eaux sur la côte tunisienne, qui obligeait les cuirassés à se tenir à plus de 6000 mètres du rivage et empêchait les embarcations chargées de monde d'accoster à la plage même. Les canonnières, heureusement, pouvaient approcher à 2000 mètres de terre, et se placer en bonne situation pour soutenir le débarquement. Le 16 juillet, le bombardement commença, tandis que 1600 marins et 1400 soldats des 92e et 136e de ligne débarquaient. Les portes de la ville enfoncées, il fallut faire le siège de la Casbah, puis de chaque maison où les Arabes s'étaient retranchés. Quand, le soir, la ville fut prise, nos compagnies de débarquement avaient eu 9 morts et 40 blessés.

Au Tonkin, les difficultés avaient, on peut le dire, commencé avec notre occupation même. Une expédition, à laquelle Francis Garnier a attaché son nom, avait abouti à un traité ratifié en 1874, qui nous donnait le droit d'entretenir cinq consuls sur toute l'étendue du territoire tonkinois, avec de petites garnisons pour les protéger. Les Chinois, qui ne voulaient point abandonner leurs droits de suzeraineté sur l'Annam et le Tonkin, nous firent sour-

dement d'abord une guerre d'influence, devenue ensuite, vers 1881, une guerre à main armée. Les garnisons, renforcées par petites masses, par petits paquets comme on dit, ne furent jamais assez nombreuses pour en imposer à nos ennemis. Leur audace ne fit qu'augmenter, et, en 1883, le capitaine de vaisseau Henri Rivière se trouva littéralement bloqué dans la ville de Hanoï par des bandes chinoises régulières ou irrégulières. Jugeant que cette situation était indigne de la France, le commandant de notre station navale résolut d'infliger une leçon aux soldats et aux pirates qui l'entouraient. Il fit donc, le 19 mai, une sortie en règle, où il se heurta à de forts contingents de Chinois. Il y trouva la mort, et la retraite de ses hommes se changea en une sanglante déroute. Ce désastre émut vivement le gouvernement français, qui se décida à or-



donner une véritable expédition. La division navale des mers de Chine reçut l'ordre de surveiller les côtes de l'empire chinois, et une seconde division fut formée, sous les ordres de l'amiral Courbet, pour opérer sur les côtes de l'Annam et du Tonkin.

Arrivé au Tonkin à la fin de juillet, l'amiral Courbet commença par bombarder les forts de Thuan-An, qui défendent la rivière de Hué. L'occupation de ces forts amena aussitôt la signature d'un traité avec l'empereur d'Annam, reconnaissant notre protectorat sur le Tonkin. Mais la Chine, ne renonçant pas à ses droits de suzeraineté, dénia à la cour de Hué le droit de traiter avec nous, et, loin de retirer un seul des soldats qu'elle entretenait ou un seul des Pavillons-Noirs qu'elle soudoyait, elle parut vouloir lutter avec plus d'ardeur contre nous. L'amiral, investi du commandement des forces de terre et de mer, poussa les choses avec la vigueur qui était dans sa nature. Il s'empara de la citadelle de Sontay, après un assaut terrible dont l'effet fut d'intimider, pour un temps du moins, nos belliqueux ennemis (décembre 1883).

Le 11 mai suivant, une convention, signée à Tien-tsin, entre le vice-roi Li-Hung-Chang et le capitaine de frégate Ernest Fournier, put faire croire que la guerre allait se terminer, puisque la Chine s'engageait à retirer ses troupes du Tonkin. C'était compter sans la duplicité et la fourberie des Célestiaux. Ils profitèrent de notre tranquille confiance dans la cessation des hostilités, pour surprendre à Bac-lé, dans un guet-apens meurtrier, une de nos colonnes expéditionnaires. Pareille trahison méritait une éclatante vengeance. L'amiral Courbet reçut aussitôt l'ordre de réunir sous son commandement les deux divisions navales et de remonter vers le Nord, tandis que notre ministre plénipotentiaire quittait Pékin en remettant un ultimatum. Les tergiversations habituelles aux Chinois faisant traîner leur réponse en longueur, on estima qu'il fallait frapper un coup de force, pour faire œuvre de belligérants. Kelung, au nord de Formose, fut ainsi attaqué par l'amiral Lespès et ses ouvrages de défense réduits en poussière. Ce n'était pas encore assez pour amener une solution. Le 23 août, Courbet reçut enfin l'ordre, depuis un mois sollicité vainement, d'ouvrir le feu sur l'important arsenal de Fou-tchéou et sur les navires mouillés dans la rivière Min. En moins d'une heure, les onze navires chinois, croiseurs, avisos ou canonnières, furent torpillés, brûlés ou coulés; après quoi l'arsenal fut couvert d'obus. La tâche de Courbet n'était pourtant pas terminée. Il lui fallait maintenant, pour regagner la haute mer, descendre la rivière Min, dont les nombreux forts menaçaient ses bâtiments. Chaque ouvrage fut à tour de rôle canonné et détruit avec une sûreté de méthode de la part de notre chef, qui nous valut des pertes insigni-

fiantes. Cinq jours furent employés à cette descente : le 29 août seulement, l'escadre de Courbet, intacte et victorieuse, put franchir les dernières passes de la rivière et gagner le large.

Le 1er octobre, la pointe nord de Formose fut occupée, mais l'échec de Tamsui força de limiter l'occupation aux collines très voisines de Kelung. Alors commença pour nos navires la besogne ingrate du blocus de Formose, destiné à priver cette grande île de toute communication avec le continent. Cinq mois se passèrent ainsi, cinq mois d'hiver, pendant lesquels nos équipages supportèrent vaillamment les rigueurs du climat et les intempéries de la saison. Un seul incident vint rompre la monotonie du blocus, ce fut la poursuite de cinq croiseurs chinois, dont deux furent atteints et torpillés à Shei-poo, au milieu de la nuit, par des canots à vapeur du *Bayard*.

Cependant, on négociait toujours à Paris ou à Pékin, et la solution de ce trop long conflit n'arrivait pas. Ni les pertes infligées à Fou-tchéou, ni les ruines accumulées sur la rivière Min, ni l'occupation de Kelung n'avaient eu d'action apparente sur l'esprit du gouvernement du Céleste Empire. C'est alors, à la fin de février 1884, que Courbet fut autorisé à traiter le riz comme contrebande de guerre et à capturer tous les navires qui transportent du Yang-tse-kiang au Pe-tchili cette denrée de première nécessité pour les Chinois. L'effet fut immédiat. Nos ennemis se sentirent atteints. Le 4 avril, le gouvernement chinois ratifia la convention de Tien-tsin. Le 9 juin, la paix fut signée. Comme aucun article du traité ne visait la conservation des îles Pescadores, que l'escadre avait prises de vive force le 29 mars, il fallut abandonner cette précieuse conquête. Le 11 juin, l'amiral Courbet mourait du choléra à Makung, à bord du *Bayard*, pleuré de son escadre, à laquelle il avait fait accomplir de grandes choses, regretté de la marine, dont il avait été l'honneur, et qui voyait en lui un chef pour l'avenir, pour quelque lutte plus grande, plus désirée, plus nécessaire que cette guerre de Chine à présent terminée.

Au moment même où l'escadre de l'Extrême Orient s'illustrait en Chine, nos marins avaient à soutenir la prise de possession du protectorat sur Madagascar. Une telle expédition ne pouvait donner lieu à de sérieuses actions navales, elle ne devait comporter que quelques bombardements et quelques débarquements à la poursuite des contingents malgaches, néanmoins nos navires y jouèrent un rôle actif et particulièrement pénible. Les rigueurs du climat de Madagascar ont causé à nos équipages de grandes fatigues.

En 1890 un grave conflit éclata entre la France et le roi de Dahomey. Force nous fut d'envoyer plusieurs navires à la Côte des Esclaves. Devant la

menace d'une campagne en règle, le roi Behanzin fit mine de céder, et un traité de paix fut signé. Mais deux ans après, en 1892, Behanzin s'empressa de violer ses promesses. Alors on résolut d'en finir. Un corps expéditionnaire fut formé, sous le commandement du général Dodds, pour opérer contre les Dahoméens. Après plusieurs combats meurtriers, après des prodiges de valeur accomplis par sa poignée de soldats, le général Dodds put entrer à Abomey. Trois petites canonnières avaient été adjointes au corps expéditionnaire. Elles rendirent les plus précieux services, en assurant, malgré mille dangers et des attaques fréquentes, le ravitaillement des colonnes. Elles eurent ainsi leur part d'honneur dans cette campagne qui restera l'une des plus héroïques de nos expéditions coloniales.





L'ARRIVÉE DU TRANSPORT

CHAPITRE XII

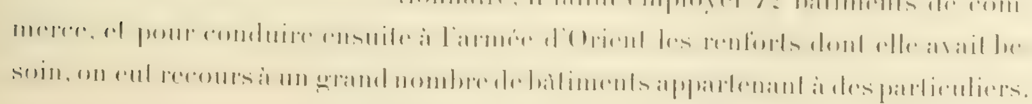
LA FLOTTE DE CHARGE



BOUÉE DE SAUVETAGE

I. — LES GRANDS TRANSPORTS.

Dans les grandes opérations maritimes entreprises loin de notre territoire, les navires de commerce avaient toujours aidé au transport des troupes. En 1798, l'armée d'Égypte du général Bonaparte avait été embarquée sur 100 bâtiments marchands. La flotte réunie à Toulon en mai 1830, pour faire la conquête d'Alger, s'élevait à 675 bâtiments, sur lesquels 103 seulement appartenaient à la marine militaire. Pour porter de Varna en Crimée l'armée expéditionnaire, il fallut employer 72 bâtiments de com-



merce, et pour conduire ensuite à l'armée d'Orient les renforts dont elle avait besoin, on eut recours à un grand nombre de bâtiments appartenant à des particuliers.

L'insuffisance de la marine de commerce pour le transport et le ravitaillement d'une armée en campagne fut nettement reconnue au cours de cette dernière guerre. S'il ne s'agit que de porter des fantassins et de l'artillerie, un paquebot quelconque peut convenir, mais la cavalerie nécessite des installations spéciales et des dimensions d'entrepont inaccoutumées. Beaucoup de marins réclamèrent alors la création de grands transports militaires. Les premiers transports à vapeur lancés en 1855, *Meuse*, *Rhin*, *Yonne*, *Seine*, qui avaient des machines de 150 chevaux, d'autres bâtiments achetés en Angleterre, *Japon*, *Européen*, *Weser*, qui étaient pourtant munis de machines plus fortes, ne leur suffisaient plus. Il leur fallait une flotte spéciale, capable de recevoir à un jour donné 40 000 hommes, 6 000 chevaux et 18 000 tonneaux d'encombrement.

Comme la marine traversait alors la crise due à l'avènement des cuirassés, on songea immédiatement à transformer en navires de charge la plupart des vaisseaux à vapeur en bois dont on ne pouvait plus songer à faire des unités de combat ; les vieilles frégates à voiles furent aussi métamorphosées en navires à vapeur et exhaussées d'un pont ; enfin on fit dresser les plans de navires qui reçurent le nom de transports-écuries. Le *Jura*, le *Calvados*, la *Garonne*, le *Finistère* parurent en 1858. C'étaient des bâtiments à deux batteries, longs de 82 mètres et du port de 3 250 tonneaux, qui filaient près de dix nœuds à la machine. Ils étaient munis d'une mâture importante qui leur donnait à la voile une assez belle vitesse. Leur gréement comportait des huniers en deux parties enverguées chacune sur une vergue, disposition qui devint générale sur tous les transports, car elle exigeait un moins grand nombre de bras pour la manœuvre. Les transports *Orne* et *Var* leur succédèrent en 1862 et 1863. Puis vinrent ensuite les types *Sarthe*, *Creuse*, *Tarn*, *Aveyron*, *Corrèze*, qui, avec un déplacement de plus de 3 500 tonneaux, eurent une vitesse variant de onze à douze nœuds.

Ces transports de la première période étaient en bois. Leur armement était presque nul : deux canons de calibre moyen armaient seuls le pont supérieur, toute l'étendue des batteries étant réservée au chargement. Leur capacité de transport différait peu d'un type à l'autre, puisque tous ces navires étaient sensiblement des mêmes dimensions, mais cette capacité variait pour un même type, suivant que le chargement, soit en chevaux seuls, soit en hommes et en chevaux, était fait en hiver ou en été et que la traversée devait être longue ou courte. On conçoit qu'en été on puisse, sans inconvénients, loger sur le pont même des hommes ou des animaux, tandis qu'en hiver il y aurait danger à le faire ; on conçoit aussi que, pour une traversée de vingt-quatre ou quarante-huit

heures, on puisse empiler à bord beaucoup de personnel, tandis que pour une traversée de plusieurs semaines, les plus simples lois de l'hygiène exigent de ne pas encombrer un bâtiment.

Les différentes embarcations des transports : chaloupes, canots, baleinières, ne sauraient suffire pour mettre à terre, avec une rapidité convenable, le personnel et le matériel; leurs formes, en effet, et leurs aménagements intérieurs se prêteraient mal au transport de l'artillerie et des voitures. On a donc muni les transports de *chalands*, c'est-à-dire de grandes barques en tôle à fond plat, de formes rectangulaires, qui peuvent, par suite, s'approcher aussi près que possible du rivage et porter soit une pièce d'artillerie avec son avant-train, soit des chevaux, soit plus d'une centaine de soldats. Ces chalands, dans le cours de la navigation, s'appliquent par leur creux sur la muraille extérieure du navire; on les met à la mer au moment voulu. Chaque bâtiment de charge doit en porter deux au moins.

Avec la flotte de transports dont on dota la marine à partir de la guerre de Crimée, la France était en mesure, sinon de jeter sur un littoral quelconque les corps d'armée nécessaires à une grande guerre, du moins d'opérer une sérieuse diversion stratégique. On se souvient que c'est ce rôle qu'on avait assigné en 1870 à nos bâtiments de charge, lorsqu'ils devaient porter dans la Baltique une division d'infanterie. Les désastres qui nous accablèrent, dès l'ouverture des hostilités, empêchèrent la réalisation de ce dessein. Entre temps, nos transports avaient participé, dans la plus large mesure, à toutes les expéditions lointaines entreprises sous le second Empire : au Mexique, en Syrie, en Chine, en Cochinchine, etc.

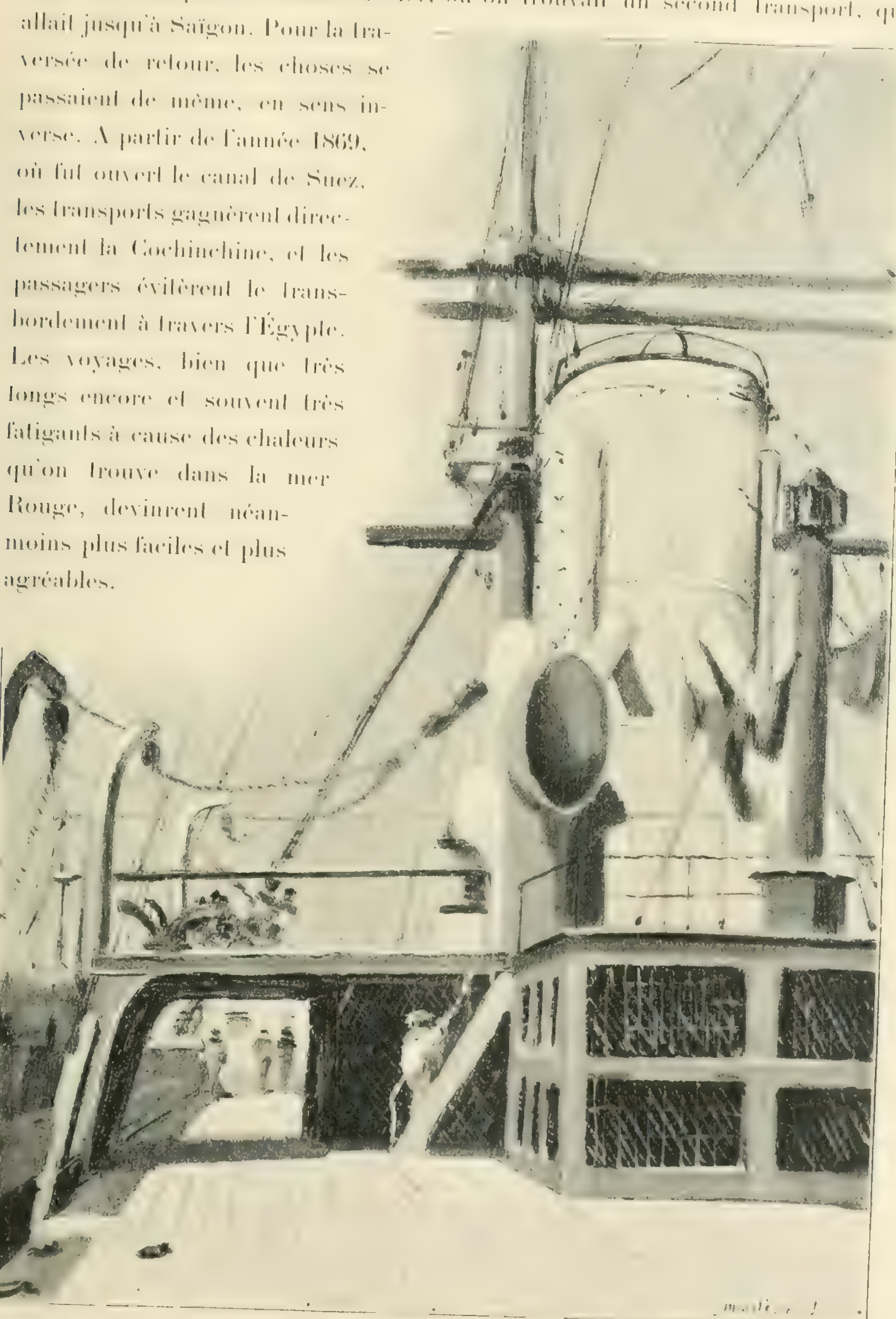
Pendant les périodes de paix, ces bâtiments ne restaient pas désarmés. Construits pour servir, en cas de guerre, à des mouvements de troupes, ils avaient des batteries spacieuses, des logements nombreux, et l'idée vint de les utiliser à faire des voyages dans nos colonies pour y conduire les fonctionnaires et les garnisons, pour y porter le matériel de guerre et les objets divers que l'État peut avoir à expédier dans ses établissements d'outre-mer. On aurait pu sans doute, comme on y est enclin à l'heure actuelle, faire exécuter ce service par les vapeurs de nos grandes lignes commerciales, mais comme le ministre de la Marine et des Colonies tenait dans sa main droite les transports avec le personnel pour les armer, il jugeait simple et commode de les faire passer dans sa main gauche, celle qui gérait les colonies; il trouvait d'ailleurs, dans ce système, un moyen d'entretenir en bon état ses bateaux et une occasion d'exercer utilement à la navigation ses jeunes officiers et ses matelots. C'est ainsi que nos transports de



guerre furent utilisés de tout temps comme des sortes de paquebots, à départs aussi réguliers que ceux d'un service postal. La Cochinchine, les colonies des Antilles, la Calédonie, le Sénégal étaient ainsi desservis par ces transports, qui ne portaient, bien entendu, que les fonctionnaires et les troupes, ainsi que le matériel appartenant à l'État.

Lorsque notre colonie de Cochinchine, définitivement conquise, fut peuplée en grande partie de fonctionnaires et de compagnies d'infanterie de marine, le développement des communications par les transports prit une grande extension. Il y eut un départ tous les deux mois, tant de Toulon que de Saïgon. Avant les travaux de Suez, on embarquait à Toulon

sur un premier transport qui conduisait à Alexandrie; là on débarquait et on gagnait Suez par le chemin de fer, où on trouvait un second transport, qui allait jusqu'à Saïgon. Pour la traversée de retour, les choses se passaient de même, en sens inverse. A partir de l'année 1869, où fut ouvert le canal de Suez, les transports gagnèrent directement la Cochinchine, et les passagers évitèrent le transbordement à travers l'Égypte. Les voyages, bien que très longs encore et souvent très fatigants à cause des chaleurs qu'on trouve dans la mer Rouge, devinrent néanmoins plus faciles et plus agréables.



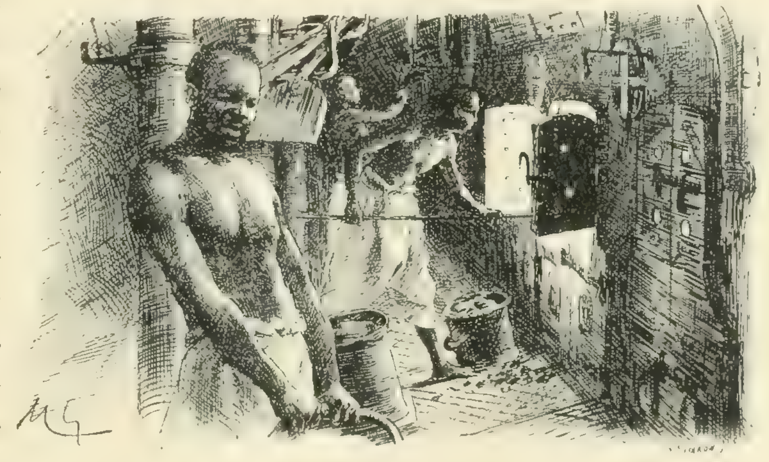
Les bateaux du type *Sarthe* ont été attachés à ce service pendant de longues années. En revenant vers la France, ils étaient encombrés de malades. Chacun sait combien le climat de la Cochinchine est dur pour nos pauvres soldats et combien de malheureux reposent là-bas dans les cimetières, tristes victimes de la fièvre et de la dysenterie. La mortalité, il faut se hâter de le dire, y a beaucoup diminué, depuis que le développement de la culture a fait œuvre d'assainissement, que de meilleures casernes sont données aux troupes, et que de plus sages précautions hygiéniques sont prises. Mais il fut un temps où la mort frappait cruellement parmi les nôtres. La maladie terrassait les plus forts et les plus robustes, et il fallait, en toute hâte, les rapatrier pour éviter de les voir mourir. Nos vieux transports, faits et construits pour les besoins de la guerre, manquaient des installations convenables pour recueillir tous ces malades, pour les soigner et les faire renaître à la santé. Dans un voyage de Saïgon à Toulon, d'une durée de trente-cinq jours, tel transport qui, au départ, avait reçu 150 à 200 malades, en jetait quarante à la mer, tel autre trente : jamais le chiffre des morts ne descendait au-dessous de vingt. Une pareille situation était lamentable. Le ministre de la marine fit donc étudier un projet de transports-hôpitaux, en vue des voyages de Cochinchine.

Ces navires, qui étaient aménagés pour contenir 200 malades couchés et 800 passagers, devaient avoir une bonne marche à la vapeur, afin de pouvoir traverser rapidement les parages brûlants de la mer Rouge; la voilure n'était plus désormais pour eux qu'un auxiliaire, tandis que sur les transports antérieurs, la marche à la voile était d'habitude constante. Le plan adopté répondit merveilleusement aux desiderata qu'on s'était proposés. On construisit sur ce modèle six transports qui font encore aujourd'hui le service actif : *Annamite* (en bois), *Mytho*, *Shamrock*, *Tonquin*, *Bien-hoa*, *Vinh-long* (en fer), longs de 105 mètres, et filant treize ou quatorze nœuds, navires superbes, admirablement compris et installés, où un grand confort est assuré à tous les passagers, quel que soit leur grade, où toutes les questions hygiéniques ont reçu une solution satisfaisante, où le soin de la chauffe est confié à des Arabes, pour éviter aux Français les rigueurs d'un service trop pénible. Grâce à l'organisation de ces navires, la mortalité a notablement diminué pendant le cours des voyages. A l'heure présente, il est extrêmement rare que cinq ou six passagers soient jetés à la mer ; beaucoup de traversées se terminent avec deux ou trois décès ; quelques-unes même ne sont attristées par aucune mort.

Ces transports serviraient naturellement, en temps de guerre, à porter des troupes. Leur grand creux a permis de donner à l'entrepont inférieur une hau-

teur de 2m,25, suffisant au logement des chevaux. Pour une traversée de longue durée, ils embarqueraient 1 800 hommes, et pour un voyage rapide, ils prendraient jusqu'à 2500 soldats et une soixantaine d'officiers. Pendant l'expédition du Tonkin, on a modifié l'installation des deux derniers spécimens en chantier, la *Vire* et la *Gironde*, afin de les rendre spécialement propres à recevoir de la cavalerie. Enfin, comme on a pensé que tous ces bâtiments pourraient être appelés à accompagner des escadres, soit pour servir d'hôpitaux, soit pour porter des approvisionnements supplémentaires, on les a pourvus d'un armement relativement fort de quatre canons de 14, de quatre canons de 90 et de six canons-revolvers.

Ce sont, je l'ai dit, de superbes navires, aux formes élégantes, qui ne le cèdent en rien aux fameux *troop-ships* dont les Anglais sont si fiers. Leurs machines sont excellentes et ils accomplissent leurs traversées d'Indo-Chine avec des vitesses moyennes fort honorables, puisque les traversées ont été réduites à vingt-huit jours. Ils ont rendu, au cours de notre dernier conflit avec la Chine, des services très appréciables. Ils ont porté sur le théâtre de la guerre de nombreux renforts, des canonnières démontables et des torpilleurs, et ils en ont ramené les blessés et les malades. Depuis lors ils font, alternativement avec des vapeurs de commerce affrétés par l'État, des voyages réguliers vers notre grande possession asiatique, emmenant des fonctionnaires, des administrateurs, des soldats et des marins pour relever ceux dont le temps de séjour colonial est expiré.



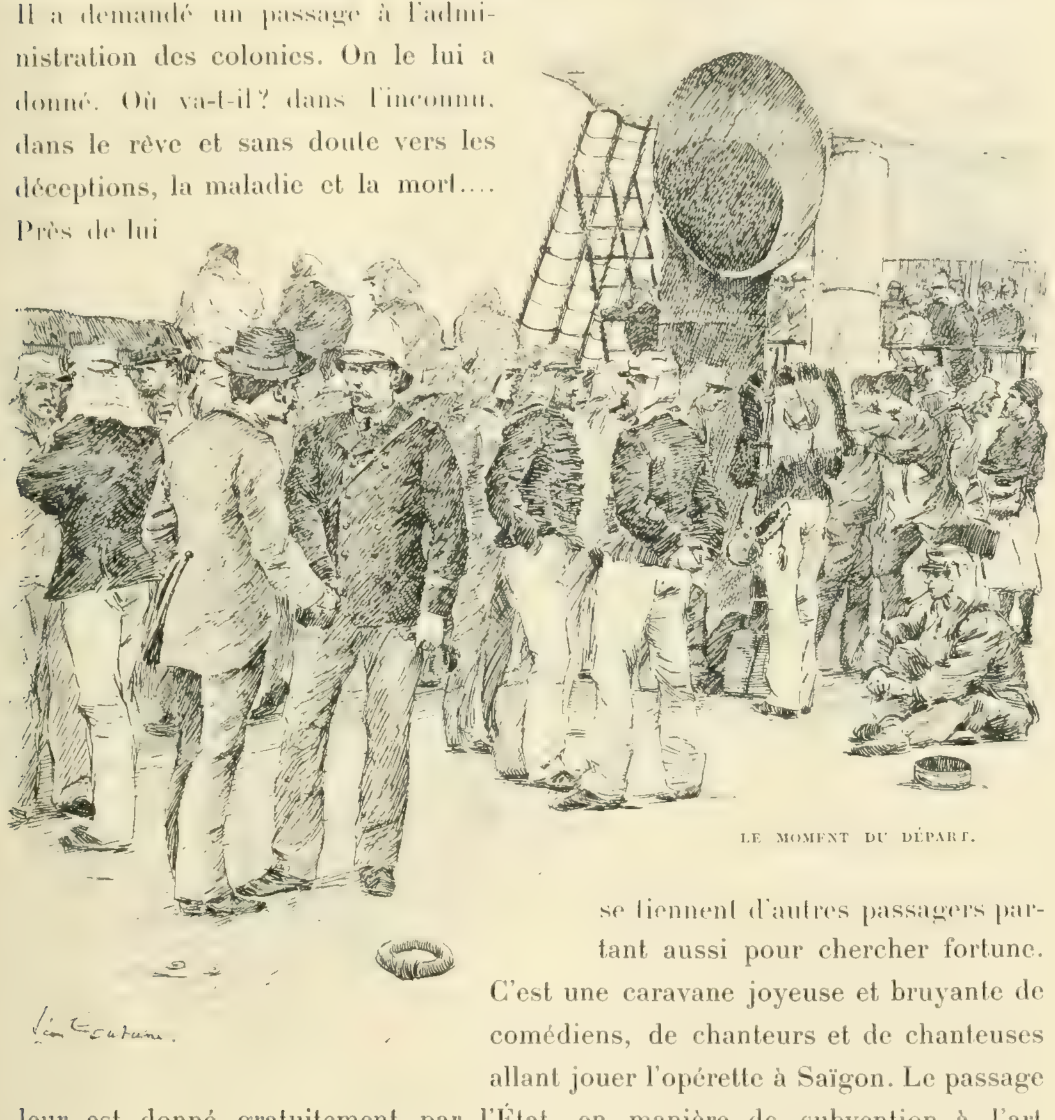
LA CHAUFFE EST CONFIÉE A DES ARABES...

Le départ d'un de ces grands transports est une scène vraiment curieuse. Dès le matin du jour fixé pour l'appareillage, la rade de Toulon présente une animation singulière. Les bateaux de *passage*, ceux qu'on appelle au pays de Provence les *pointus*, à cause de leur forme effilée aux deux bouts, amènent, de minute en minute, des voyageurs avec leurs bagages et des amis venus

pour leur faire la « conduite ». L'échelle de coupée est envahie, cernée par une flotte de ces pointus, d'où grimpent pêle-mêle des officiers, des soldats, des hommes, des femmes, des enfants, tous portant des paquets, des cartons, des valises et déboulant sur le pont pressés, ahuris, surpris, presque inquiets. Leurs premiers pas sont incertains : où aller? où est l'avant? où est l'arrière? où sont les cabines? Ils interrogent du regard autour d'eux, jusqu'à ce qu'un matelot désigné vienne les piloter, ou qu'un compagnon de route, vieux praticien des transports, ayant l'expérience d'autres voyages, leur indique le chemin à prendre dans cette ville flottante si nouvelle pour eux. La diversité de costume des arrivants est faite pour ajouter au pittoresque de la scène. L'habitué du transport est sagement muni d'un casque de toile blanche, en prévision du passage de la mer Rouge; près de lui un jeune échappé du boulevard, improvisé résident là-bas, là-bas, apporte sur le pont les élégances parisiennes d'un complet aux couleurs claires; quant au colonial de carrière, qui retourne pour la dixième ou quinzième fois vers les tropiques, il est vêtu de flanelle de Chine bleu marine.

Tout ce monde court, s'installe, va et vient, monte et descend, s'appelle, se salue, se présente réciproquement. Les uns sont gais, les autres tristes. Chez les jeunes sous-lieutenants d'infanterie de marine, la joie déborde : ce départ est leur première envolée vers cette vie des colonies qui a été le rêve de leurs années de Saint-Cyr, vie mouvementée et libre, où ne manquent ni les perspectives d'expéditions guerrières, ni les surprises de la vie nomade. Chez leurs aînés, cette joie a disparu; ils sont blasés sur les satisfactions que donnent les séjours aux lointains pays, et leur pensée demeure tout entière, en ce jour, avec ceux qu'ils laissent derrière eux. Quant aux civils qui s'embarquent, fonctionnaires ou employés coloniaux, ce voyage fait partie de leur existence même, et ils apportent dans ce départ une indifférence pareille à celle du Parisien qui va faire sa saison annuelle aux eaux ou à la mer : pour eux, Saïgon n'est pas plus loin que Trouville. Puis viennent des types pour le moins imprévus sur le pont d'un navire de l'État : tel, un pauvre diable préoccupé et songeur, mélancoliquement accoudé au bastingage, dont les vêtements fripés, les souliers éculés trahissent la détresse financière. Plaignez-le quand il est seul, plaignez-le surtout quand il a femme et enfants, tous suant l'indigence et la pauvreté. Ce n'est pas l'esprit de conquête et d'aventure qui le jette sur ce pont de transport, c'est la noire misère qui le pousse loin du sol natal et lui fait chercher au delà des mers une existence nouvelle. Qui est-il? Un malheureux, un déçu, peut-être pis encore. A-t-il, du moins, quelque métier dont il trouvera

l'emploi? Pas toujours. On lui a dit que la terre qui, chez nous, est possédée jusqu'au dernier millimètre, est libre encore là-bas. On lui a raconté d'étourdissantes histoires de fortunes acquises en quelques années. Il les a crues, comme on croit tout ce que l'on désire, et il a pris le parti de s'expatrier. Il a demandé un passage à l'administration des colonies. On le lui a donné. Où va-t-il? dans l'inconnu, dans le rêve et sans doute vers les déceptions, la maladie et la mort.... Près de lui



LE MOMENT DU DÉPART.

se tiennent d'autres passagers partant aussi pour chercher fortune. C'est une caravane joyeuse et bruyante de comédiens, de chanteurs et de chanteuses allant jouer l'opérette à Saïgon. Le passage leur est donné gratuitement par l'État, en manière de subvention à l'art lyrico-dramatique. Ces émules obscurs des Paulus, des Judic et des Yvette Guilbert apportent du moins leur note gaie à bord. Durant la traversée, on utilisera leur talent, on organisera avec eux quelques concerts, et sous le ciel des tropiques, entre Ceylan et Singapour, la dunette du transport retentira des refrains populaires. Pas de larmes, pas de tristesse chez ces émigrants de l'art. Et c'est ainsi que l'insouciance côtoie la tristesse sur le pont du transport

qui chauffe. La mélancolie des uns se heurte à la faconde des autres, mais tous, quoi qu'ils fassent, ont la même fièvre du départ.

Elle est partout cette fièvre singulière : dans l'agitation des petites barques qui entourent le transport, dans le remue-ménage des derniers colis tardivement apportés à bord, dans le bruit strident de la vapeur qui s'échappe, dans les commandements hâtifs de l'officier de quart ; elle est aussi, elle est surtout dans les serrements de main des amis qui se quittent, dans les adieux bruyants des jeunes qui se disent au revoir, dans les adieux silencieux de ceux qui s'aiment et se séparent.

On a souvent agité la question de savoir si les passagers sont mieux traités sur les transports que sur les navires de commerce, ou inversement. On oublie, en discutant ainsi, que, sur les navires de commerce, tout est combiné en vue de donner aux passagers le plus de bien-être possible, tandis que sur les navires de l'État, les questions de discipline et de tenue militaire doivent toujours intervenir. Les règles hiérarchiques doivent y être observées strictement pour éviter des conflits, ce qui empêche d'avoir égard à toutes les exigences de chacun. Or le passager est l'être exigeant par excellence. Il est dépaysé, il a le spleen, il est logé à l'étroit, il est atteint du mal de mer, et son estomac détraqué le prédispose à la mauvaise humeur. Si encore il avait quelque occupation ou quelque distraction pour l'empêcher de songer à ses misères! Mais non ; il est oisif du matin au soir et promène durant tout le jour son incurable désœuvrement ; quand il a un peu dormi, un peu rêvé, un peu flâné, il ne lui reste plus qu'à médire de son prochain et à gémir sur les commodités qui lui manquent. Maintenant, avouons-le sans détour, la marine militaire se montre sobre de prévenances à l'égard du passager. Met-il le pied sur un transport, et se dirige-t-il vers le panneau qui mène à la première batterie, un factionnaire — armé — lui barre la route et le prie, respectueusement d'ailleurs, de lire un écriteau voisin portant cette inscription laconique : « Réservé aux officiers du bord ». Le passager se retourne-t-il pour aller ailleurs, il se heurte à un second factionnaire, non moins armé que le premier, et chargé de veiller sur une « Descente interdite aux passagers ».... Notre passager va-t-il prendre son premier repas dans le salon commun, ses yeux tombent sur une longue *consigne* placée bien en évidence, pour que nul n'en ignore, et dont toutes les phrases débutent ainsi : « Il est interdit aux passagers.... Il est défendu aux passagers.... Aucun passager ne devra.... Tout passager qui voudra... devra en demander l'autorisation »... etc., etc. Force est donc au malheureux de s'écrier, après cette lecture : « Dites-moi, mon Dieu, ce qu'il m'est permis de

Dans le canal de Suez.



faire! » Ce n'est pas, qu'on le sache bien, par un étroit et vilain esprit de tracasserie que ces réserves sont apportées à la libre existence des passagers. Mais les officiers de la marine de guerre ne dépouillent pas, en embarquant sur un transport, leurs prérogatives d'officiers; ils conservent les usages, les mœurs de leur vie habituelle; ils apportent avec eux les minuties, les sévérités de leurs règlements ordinaires. Et le passager en pâtit. Si donc celui-ci recherche son agrément — et vraiment, quand on est navigateur de hasard, on a bien le droit de poursuivre ce modeste idéal, — c'est à bord d'un navire de commerce qu'il fera bien d'aller demander asile.

Les officiers de la marine n'apprécient que médiocrement le service des transports; le côté militaire du métier disparaît entièrement sur ces sortes de navires qui n'ont pas d'armement sérieux. Les commandants en particulier ne sont guère flattés de recevoir une semblable désignation. Ils préfèrent commander un croiseur ou un aviso, où ils ont le soin de l'instruction du personnel avec le souci d'une haute responsabilité en cas de guerre.

Il est d'ailleurs très probable que, dans un avenir prochain, les transports de l'État ne seront plus qu'un souvenir. Déjà des paquebots commerciaux font des voyages en Indo-Chine, alternant avec ceux des transports militaires. L'administration des colonies est distincte à présent de l'administration de la marine : les services coloniaux visent à leur autonomie complète, ils préfèrent louer des navires au commerce plutôt que de solliciter l'emploi du matériel et du personnel de la marine de guerre. Cela se conçoit du reste. Charbonnier aime à rester maître chez lui.

II. — LES TRANSPORTS DE FORÇATS

La marine ne possède pas que les transports de troupes dont on vient de parler. Comme elle a la charge de conduire dans leurs lieux de transportation les criminels que les cours d'assises condamnent à la peine des travaux forcés, elle construit, arme et entretient des transports aménagés en vue de ce service spécial.

Naguère les vieux vaisseaux en bois, *Navarin*, *Fontenoy* et *Loire*, conduisaient les forçats à la Nouvelle-Calédonie, mais, ces vaisseaux déjà anciens étant devenus incapables de naviguer, le ministère de la marine les a remplacés par les navires neufs *Calédonien* et *Magellan*, qui peuvent recevoir 400 condamnés, 450 passagers marins ou soldats, 66 officiers et porter en outre 250 tonneaux de bagages. Par leurs formes pleines, leur voilure considérable, ils sont

avant tout des navires à voiles. La machine ne leur a été donnée que pour franchir les calmes équatoriaux, afin d'abréger un peu les traversées de France en Calédonie, qui varient entre 90 et 100 jours. De Toulon à la Guyane c'est un vieux transport, l'*Orne*, qui faisait dernièrement le service.

Les deux batteries de ces bâtiments, batterie basse et batterie haute, sont garnies, à bâbord comme à tribord, de plusieurs cagés carrées ou rectangulaires, auxquelles on donne le nom de *bagnes*. Ces cages sont constituées sur un côté par la muraille même du navire, sur les trois autres côtés par des barreaux de fer ayant toute la hauteur de la batterie et solidement reliés entre eux par de fortes traverses de bois. La dimension des bagnes est assez variable, elle dépend dés espaces employés par les machines, par les soutes, par les cuisines, etc. ; quelques-uns peuvent recevoir quarante, d'autres cinquante, d'autres encore cent individus.

A la vue de cette enfilade de cages grillées, avec de lourdes portes aux solides cadenas, l'esprit évoque invinciblement le souvenir des établissements des Bidel ou des Pezon, et la tristesse, sinon l'effroi, vous envahit quand on songe à l'agglomération de criminels, au pêle-mêle de bandits et d'assassins qui, derrière ces grilles de fer, pareils à des bêtes fauves, commenceront l'expiation de leurs forfaits.

Ces cages sont, bien entendu, l'unique logement des condamnés, à la fois salle à manger, dortoir, salle de repos, voire même salle de bain ; ils y circulent d'ailleurs librement, allant et venant le jour et la nuit sans la moindre chaîne, le moindre lien, la moindre entrave. Un banc de bois fixé aux barreaux de fer est tout le mobilier de ces bagnes, les forçats ayant en effet, pour couchage, à la façon des matelots, un hamac qu'ils suspendent pendant la nuit à des crochets de fer. Seulement, à la différence des marins, dont chacun possède son propre hamac, deux forçats n'ont qu'un seul hamac ; ils en usent alternativement : l'un d'eux y couche pendant que son camarade dort sur le plancher « à plat pont » ; en outre, le hamac des forçats se réduit à une simple toile, sans le moindre matelas.

Pendant le jour, les hamacs sont roulés dix par dix en un long boudin que l'on suspend aux crochets du plafond. C'est encore à ces crochets que les forçats attachent le sac de toile dans lequel ils enferment les objets de leur trousseau qu'ils ne portent pas sur eux, trousseau très rudimentaire, qui se compose de deux chemises, d'une paire de souliers, d'un pantalon et d'une vareuse de grosse étoffe de laine couleur beige, enfin d'un chapeau de paille blanche bordé de galon noir.

Tel est leur uniforme. On en a définitivement banni les étoffes rouges, jaunes et vertes dont on costumait jadis les forçats dans le port de Toulon et qui étaient, par leur crudité de ton, comme des stigmates d'infamie. On a supprimé aussi la chaîne de fer pendue à la ceinture et qui, traînant le long de la jambe, faisait durant la marche un bruit sinistre. Rien ne rappelle que ce sont des condamnés : à les voir vêtus d'un « complet » dont la couleur est presque à la mode, on pourrait les prendre pour de petits rentiers en voyage.



LE TRANSPORT L' « ORNE »

A bord, ces messieurs n'ont d'autre occupation que de boire, manger et dormir. Le seul service quotidien que l'on exige d'eux est le lavage à grande eau du bagne qu'ils habitent. Tandis que l'équipage et les passagers militaires de l'infanterie ou de l'artillerie de marine courent aux manœuvres, grimpent dans les cordages sous les rayons brûlants du soleil des tropiques ou par les froids cruels des mers australes, les forçats, tranquillement à l'abri des intempéries dans leurs cages des batteries, ne sont exposés ni aux bronchites, ni aux insolations. Ils mènent une vie essentiellement contemplative; ils naviguent en véritables touristes.

Leur lever, ou branle-bas, a lieu à cinq heures et demie; leur premier

repas, qui se compose de café noir et de biscuit, est à six heures ; après quoi on procède à leur propreté, qui se fait de façon rapide en les groupant tout nus en un peloton compact sous le jet d'une pompe à incendie qui les douche et les asperge d'importance ; à midi, ils ont bœuf frais et soupe grasse trois jours de la semaine, puis viande de conserve ou sardines les autres jours, le tout arrosé d'un verre de vin ; à quatre heures et demie, ils ont une soupe et comme boisson de l'eau ; bref, l'ordinaire du matelot, moins le petit verre d'eau-de-vie du matin et le quart de vin du soir. Les portions sont servies par « plats » de dix condamnés et remises dans des gamelles de métal à un « chef de plat » choisi parmi les meilleurs sujets.

Comme on ne leur délivre pas d'assiettes, la soupe se puise en commun dans la gamelle avec une cuiller en bois donnée à chaque détenu par l'administration. Quant à la viande, ils la mangent *sur le pouce*, après que l'attribution des parts a été faite par voie de tirage au sort. Lorsque le chef de plat a découpé (avec un couteau rond) les dix parts de bœuf de son plat, il fait tourner le dos à l'un des forçats et lui demande en désignant du doigt chacun des morceaux : « Pour qui celui-ci ? — Pour un tel. — Pour qui celui-là ? — Pour l'avocat... ou pour Gustave... ou pour l'anarchiste.... » Car ils ont tous la manie — ou la pudeur — de ne pas s'interpeller par leurs noms de famille, mais bien par des sobriquets, parfois drôles, comme celui de « manche de fouet » donné à un long garçon très maigre, parfois sinistres, comme celui de « grand-père » infligé à un abominable gredin qui avait vendu ses petites-filles à des saltimbanques.

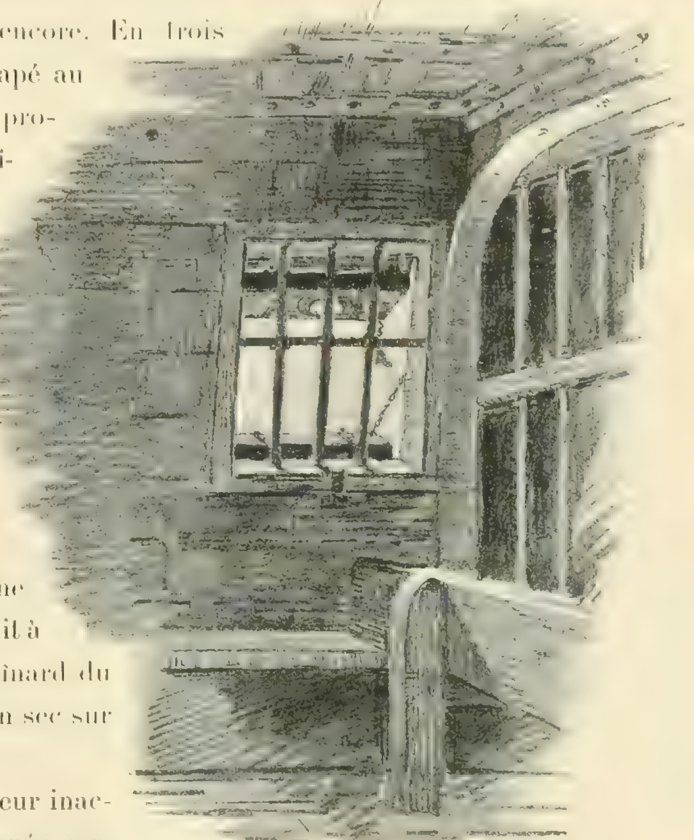
Le repas terminé, ils n'ont plus qu'à se laisser vivre jusqu'au prochain repas, dans le plus complet des *far niente*. Les esprits méditatifs, s'il en est parmi eux, doivent se trouver satisfaits : rien ne vient troubler la profondeur ou la quiétude de leurs rêveries ; rien, si ce n'est la promenade d'une heure en plein air, que le règlement impose chaque jour, dans un but hygiénique fort sage. Durant cette heure passée sur le pont, les curieux suivent avec de grands yeux étonnés les manœuvres, et les savants de la bande expliquent les mouvements des vergues et de la voilure.

Une fois par semaine on met tous les condamnés à la lessive de leur linge. Ces lavages hebdomadaires amènent seuls un peu de variété dans la vie des forçats, pour qui les jours succèdent aux jours dans une absolue monotonie. Mais cette monotonie n'a pas l'air de leur peser. Ce qui apparaît chez eux, c'est une énorme insouciance où il entre une sorte de résignation, celle du joueur qui a tenté un gros coup et qui l'a perdu.

Il y a d'ailleurs parmi eux un bon nombre de brutes qui doivent ne penser

à rien, paysans rustiques à demi sauvages, montagnards à l'écorce rude, presque inconscients de leur situation. Les seuls qui semblent sinon gais, du moins exempts de soucis, ce sont les enfants de Paris, ex-promeneurs nocturnes des boulevards Rochechouart ou de la Villette.

Chaque convoi en contient un lot assez fourni. Ce sont tous des jeunes gens à la blague intarissable et à la mine éveillée, mais généralement vicieuse et blafarde, que leur menton rasé et leurs cheveux coupés très court rajeunissent encore. En trois jours de traversée ils ont attrapé au vol tous les termes de marine prononcés devant eux par les officiers ou les matelots, et ils arrivent à parler de cacatois, de grande bouline et de sabord comme de vieux loups de mer. Et pourtant ils n'oublient point Paris; l'un d'eux, grignotant tristement un morceau de pain, non loin de la cuisine du commandant d'où s'exhalait une agréable odeur de truffes, disait à son copain avec l'accent traînard du faubourg : « Je mange mon pain sec sur la grille de Véfour ».



LE COIN D'UN BAGNE AVEC SON SABORD GRILLÉ

Pour tromper l'ennui de leur inaction forcée, quelques condamnés confectionnent des ouvrages plus ou moins bizarres en mie de pain, bouquets, bateaux, bonshommes; d'autres s'évertuent à édifier dans l'intérieur d'une bouteille une panoplie grossière ou une descente de croix encore plus primitive; d'autres, en petit nombre il est vrai, demandent les livres de la bibliothèque du bord qu'on met à leur disposition; comme on leur défend de jouer à tout jeu de hasard, dans la crainte de voir surgir entre eux des querelles ou des batailles, la majorité se borne à causer. Ils font dans ces causeries de rares allusions au passé; il est manifeste qu'ils évitent d'y songer; du reste, à les entendre, aucun n'est coupable, ou tout au moins ignorait il que

« pour *si peu* on méritait les galères »; peut-être les « collègues d'affaire » (lisez les complices d'un vol ou d'un meurtre) se remémorent-ils le drame ou les drames communs de leur vie libre, mais c'est là tout.

Les péripéties du voyage, sa durée, son terme supposé, les aperçus géographiques ou économiques sur la Calédonie ou sur la Guyane, l'indépendance dont on y jouit constituent le fonds des conversations : les illettrés étant en assez grand nombre parmi les criminels, il est facile à quelques beaux parleurs, même fort peu instruits, d'en imposer autour d'eux et de se faire une cour d'admirateurs.

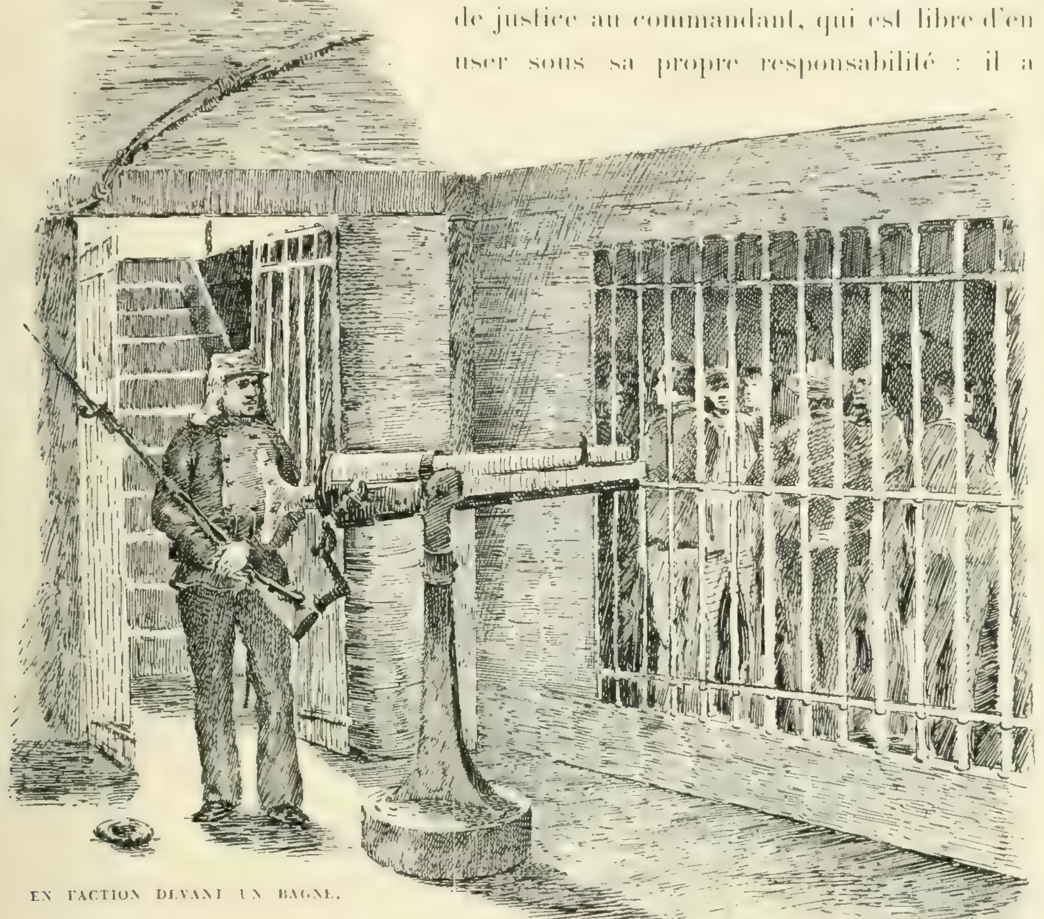
A bord, la surveillance la plus étroite est exercée jour et nuit sur les bagnes. Quand un navire emporte 400 ou même 500 gaillards dont la plupart sont des repris de justice de la pire espèce, qui, dix fois, ont fait connaissance avec la prison ou la maison centrale avant de s'échouer aux travaux forcés, il y a lieu de prendre toutes les précautions possibles en vue d'éviter ou de réprimer dès son début une tentative de révolte ou de mutinerie.

Tout convoi de condamnés est accompagné d'une escouade de garde-chiourme, au nombre d'une vingtaine environ, placés sous le commandement d'un surveillant principal, ayant rang d'officier. En même temps que ces garde-chiourme qui sont les accompagnateurs-nés des forçats, on embarque, suivant l'importance du convoi, deux ou trois sections d'infanterie de marine avec un lieutenant de l'arme. Un garde-chiourme et un soldat font simultanément la faction à la porte de chaque cage, le premier portant à sa ceinture un revolver chargé, le second ayant la baïonnette au fusil, avec un paquet de cartouches dans sa giberne.

Indépendamment de ces factionnaires permanents et qui se relèvent de deux heures en deux heures, des rondes sont faites à intervalles rapprochés par des gradés de l'équipage, sous la surveillance de l'officier en second du navire, de qui dépend toute la police du bord. C'est le second qui, d'accord avec le surveillant-chef, règle les punitions, lesquelles consistent, depuis l'abolition des châtiments corporels, en retranchement de vin, mise aux fers, mise au cachot avec ou sans le régime du pain sec et de l'eau.

Ces punitions, qui, en définitive, n'ont rien de cruel, ne sont guère ménagées aux forçats; tout manquement est strictement puni, l'indulgence n'est pas de mise avec eux, l'extrême sévérité est une règle. On veut qu'ils sachent et qu'ils sentent qu'à bord une main de fer les étreint. Aussi les règlements s'efforcent-ils, par mille moyens, de rehausser aux yeux des condamnés le prestige de l'autorité maritime.

A l'inspection journalière, tous sont alignés dans leurs bagnes la tête découverte ; à l'inspection du dimanche, qui est passée par le commandant, la même attitude respectueuse doit être gardée par les condamnés, mais ceux qui ont subi une punition dans la semaine sont tenus de porter leur vareuse à l'envers et d'être coiffés de leur chapeau. Les pouvoirs les plus étendus sont donnés en matière de justice au commandant, qui est libre d'en user sous sa propre responsabilité : il a



EN FACTION DEVANT UN BAGNE.

véritablement droit de vie ou de mort sur le personnel de ses bagnes. Dans le cas d'un tumulte général que des sommations préalables ne pourraient point apaiser, il peut donner l'ordre de faire feu avec le canon-revolver qui, dans chaque batterie, est toujours chargé et braqué en plein sur l'intérieur des bagnes.

Les commandants de nos transports n'ont encore jamais eu à recourir à cette mitraillade; il y a eu seulement parfois des coups de revolver tirés par des surveillants, à la suite de voies de fait sur leur personne.

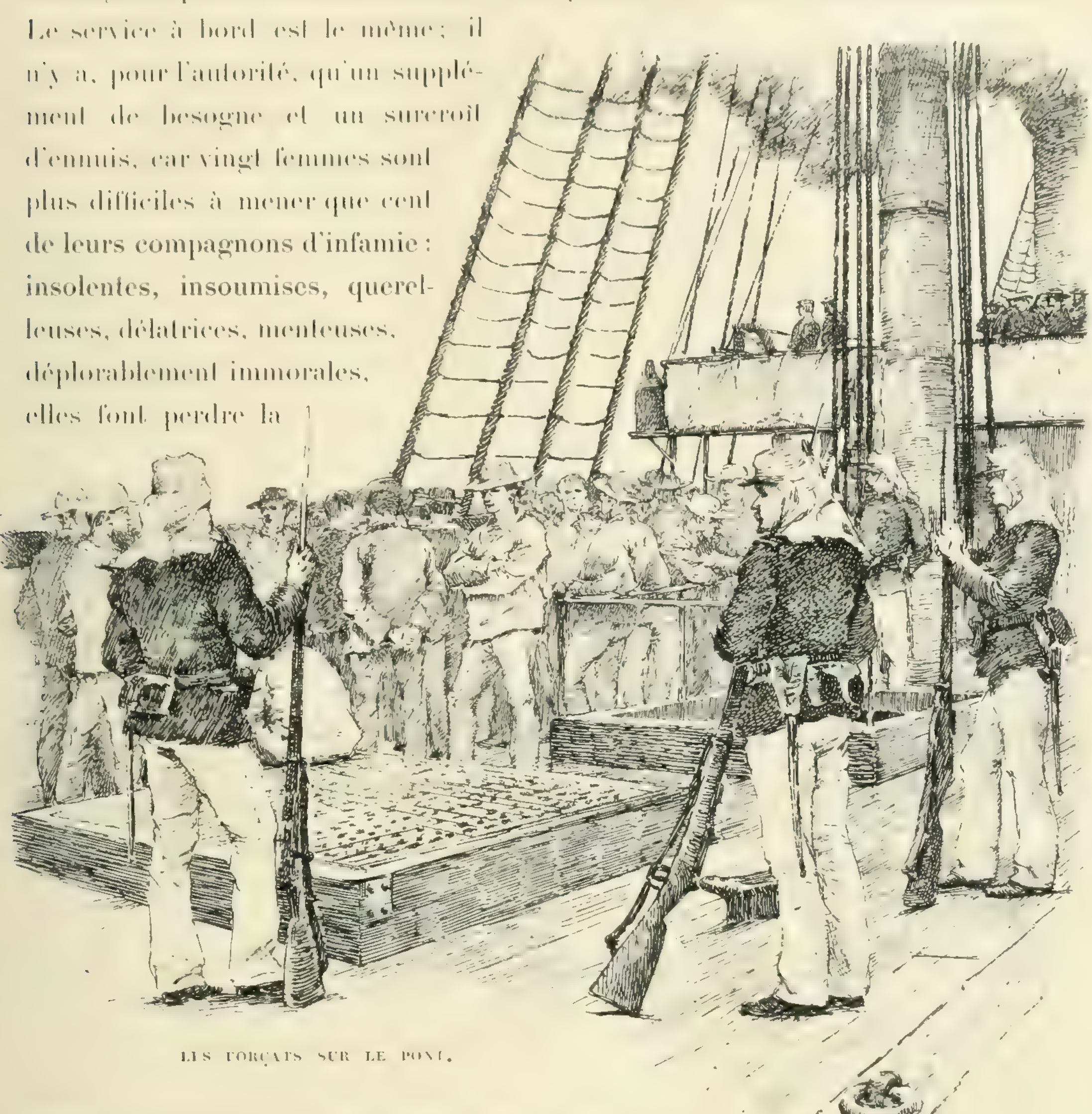
En 1888, à bord de l'*Orne*, sur rade de Ténériffe, six forçats furent pris en train de s'évader : deux furent tués par les factionnaires de service, les autres traduits devant un conseil de guerre. Quant à des révoltes générales, on n'en cite pas d'exemple. A quoi aboutiraient-elles, d'ailleurs? Les 200 ou 300 hommes d'équipage du transport, armés de sabres ou de fusils, seraient de taille à lutter avantageusement contre le convoi des condamnés; et même, en mettant les choses au pire, en supposant que ce convoi eût tué ou séquestré tous les marins avec tous leurs officiers, quel sort attendrait un tel navire tombé, en plein océan, aux mains de gens ignorants de toute science nautique?

C'est la passion de la cigarette qui occasionne aux forçats les plus fréquentes punitions. Pendant la promenade quotidienne sur le pont, on distribue de quoi fumer à ceux qui ont une bonne conduite : c'est à la fois une douceur et une récompense qu'on leur accorde. Mais tous ne se contentent pas d'en « griller une » à l'heure permise, sous l'œil vigilant des soldats et des gardiens qui font la haie autour d'eux; quelques-uns font une réserve de tabac qu'on leur alloue et, à l'instar des collégiens, transforment en fumoir le local destiné à un tout autre usage. On fait, par crainte de l'incendie, une guerre acharnée à ces fumeurs clandestins, et les punitions de fers pleuvent sur les délinquants. En vain les fouille-t-on, il n'est pas de ruse qu'ils n'inventent pour dissimuler les allumettes.

Il arrive, en somme, fort peu d'incidents graves à bord des transports chargés de forçats. On y dompte sans trop de peine tous les criminels, même les plus indociles, même ceux que les prisons de France signalent comme très dangereux et qu'elles marquent sur leurs listes à l'encre rouge. Les condamnés savent par ouï-dire ce qu'est la discipline sur un navire de guerre et ils ont, bien avant d'embarquer, la crainte salutaire d'une autorité forte, sachant se faire redouter. La correction d'attitude qu'ils sont à même d'observer chez leurs voisins les matelots leur est un profitable exemple d'obéissance et de respect.

Il faut ajouter aussi qu'ils apportent à bord d'assez bonnes dispositions d'esprit dont on bénéficie. Tous ou presque tous sont en effet ravis de partir; outre la satisfaction qu'ils éprouvent d'en finir avec le régime si dur des prisons centrales, au silence perpétuel, l'embarquement leur sourit. C'est le prélude du voyage attendu qui doit leur faire entrevoir Nouméa ou Cayenne... : Nouméa ou Cayenne, c'est-à-dire l'émancipation, presque l'affranchissement! Qui ne sait que la « Nouvelle » est l'Éden rêvé par tous les misérables qui viennent s'asseoir sur les bancs des cours d'assises?

Telle est, esquissée à grands traits, la physionomie d'un transport de forçats. Si le convoi contient des femmes, on met naturellement ces malheureuses dans des cages à part, mais leur vie est en tous points semblable à celle des hommes. Le service à bord est le même ; il n'y a, pour l'autorité, qu'un supplément de besogne et un surcroît d'ennuis, car vingt femmes sont plus difficiles à mener que cent de leurs compagnons d'infamie : insolentes, insoumises, querelleuses, délatrices, menteuses, déplorablement immorales, elles font perdre la



LES FORÇATS SUR LE PONT.

tête aux chefs les plus patients et sont d'autant plus insupportables qu'elles savent que par égard pour leur sexe on aura pour elles tous les ménagements compatibles avec la discipline rigoureuse qui doit régner sur ces navires.

Que les philanthropes abandonnent donc l'idée de s'apitoyer et de nous émouvoir sur la dure condition faite aux condamnés pendant leur passage à bord. La marine militaire, qui les mène sévèrement, les traite bien. D'ailleurs ils ne songent pas à s'en plaindre. La discipline rigoureuse du « capitaine

d'armes » les tient en respect et agit sur eux de façon préventive, à la manière de certains remèdes; quant à la nourriture de la « cambuse » et du « maître-coq », elle leur semble, assurent-ils, un nectar à côté de celle qu'on leur sert dans les dépôts où ils attendent impatiemment l'heure du départ pour les colonies.

III. — LES TRANSPORTS-AVISOS ET LES TRANSPORTS DE MATÉRIEL.

Pour le service des stations lointaines on a été amené à créer un type de bâtiments ayant à la fois une cale de chargement capable de porter du matériel, un logement convenable pour recevoir quelques passagers, et enfin un armement suffisant. On a donné à ce type le nom de transport-aviso. L'*Indre*, mis à l'eau en 1864, en a été le premier modèle, qui, depuis lors, n'a été modifié que très peu; ses lignes extérieures ont été conservées dans les modèles suivants, auxquels on a donné simplement une machine plus forte et un armement plus moderne. Leur déplacement est de 1 700 tonneaux; la vitesse de l'*Indre* était de huit nœuds et demi, celle des derniers spécimens construits, *Drôme*, *Eure*, *Aube*, *Manche*, *Rance*, est de douze nœuds; leur armement se compose de quatre canons de 14 sur affûts à pivot central, de deux canons de 90, et de quatre canons revolvers. Leur capacité de transport est de 360 tonneaux de vivres ou d'approvisionnements et de 120 hommes pour une longue traversée, chiffre qui, sans aucun doute, pourrait être doublé s'il s'agissait d'un court voyage à effectuer.

Nous avons actuellement seize de ces navires dans la flotte. Ils ne sont pas élégants de formes, leur cheminée étant placée sur l'arrière du grand mât, mais ce sont de bons navires, naviguant bien à la voile, et les services qu'ils rendent dans les stations navales éloignées sont quelquefois appréciables. On a tant critiqué ces transports-avisos, ni transports ni avisos, disent quelques-uns, que l'administration de la marine a suspendu la construction de ceux qui étaient encore en chantier.

Ce sont les transports-avisos qui ont le privilège de servir aux expéditions scientifiques que la marine entreprend, à l'instigation de l'Académie des sciences. Il y a quelques années, la *Romanche* a fait au cap Horn un intéressant voyage pour éclaircir différents points relatifs au magnétisme, à la météorologie et à l'histoire naturelle. Plus récemment, la *Manche* a reçu la mission de pousser une pointe au nord de l'Islande. Elle s'est rendue d'abord à l'île Jan-Mayen et ensuite au Spitzberg, où ses officiers et plusieurs savants embarqués à son

bord ont recueilli une série de curieuses observations, dont les sciences physiques peuvent tirer profit.

La marine possède encore une dernière classe de transports qui sont chargés d'opérer les mouvements de matériel de port à port ; ce sont de petits bâtiments d'un déplacement de 1600 à 2200 tonneaux, qui ne filent qu'une dizaine de nœuds. Leur service, leur taille, leur aspect les feraient ranger dans la catégorie des *cargo-boats* ou des caboteurs, s'ils n'étaient armés par des marins de l'État. Ils ont nom : *Vienne*, *Isère* et *Caravane*.

IV. — LES PAQUEBOTS DU COMMERCE

De même que pour la guerre de course l'État peut réquisitionner les paquebots rapides et en faire des croiseurs auxiliaires, de même pour les transports de personnel et de matériel l'État peut employer, en cas de guerre, des vapeurs de commerce de vitesse moyenne. Nous en avons 200 environ, d'une telle variété de types qu'aucune nomenclature méthodique ne saurait en être donnée, mais d'une capacité de transport qui ne laisse aucun doute sur la facilité que nous trouverions à opérer, le cas échéant, une diversion stratégique en pays ennemi.

Au seul port du Havre, les vapeurs à vitesse moyenne réquisitionnés comme navires de charge pourraient embarquer 70 000 hommes ou 10 000 chevaux. Que serait-ce donc si nous mettions à contribution Saint-Nazaire, Bordeaux, Rouen, Calais, Dunkerque? Dans la Méditerranée, la seule flotte de la Compagnie transatlantique, ayant son port d'attache à Marseille, serait en mesure de porter n'importe où et d'un seul coup 25 000 hommes et 2 300 chevaux. Et notez que nous avons encore à Marseille des compagnies puissantes, telles que la Compagnie des Messageries, la Compagnie Fraissinet, la Compagnie Touache, la Compagnie nationale de Navigation, celle-là même qui loue à l'État quelques-uns de ses navires pour faire des voyages en Indo-Chine.

Ces chiffres, relevés sur des documents officiels, suffisent à faire voir quelles sont les sérieuses ressources auxiliaires dont le pays pourrait disposer, dans une circonstance donnée, pour transporter au loin soldats, chevaux et canons. La disponibilité de ces ressources serait d'ailleurs immédiate. La loi donne en effet aux autorités militaires le droit absolu de réquisitionner tout l'outillage naval des compagnies maritimes, et de plus l'administration, prévoyant la soudaineté possible d'un conflit, a exigé que les compagnies eussent

certaines installations d'avance, par exemple des stalles démontables pour les chevaux qu'elles auraient à transporter.

Le personnel de ces bâtiments étant, comme celui des grands paquebots rapides, composé d'hommes de l'Inscription maritime, il n'y aurait aucune difficulté légale à mobiliser cette flotte commerciale et à l'utiliser pour les besoins de la guerre. Nous possédons ainsi en réserve une flotte de charge, prête à toutes les éventualités auxquelles nous pourrions avoir à faire face.





CAUSERIE APRÈS LE QUART.

CHAPITRE XIII

L'ÉTAT-MAJOR

L'AMIRAL COURBET.

Les cadres des officiers de marine se composent des grades suivants. Chacun de ces grades compte un effectif déterminé et se trouve assimilé à l'un des grades de l'armée de terre :

Officiers généraux. — 15 vice-amiraux, assimilés aux généraux de division, 30 contre-amiraux, assimilés aux généraux de brigade.

Officiers supérieurs. — 120 capitaines de vaisseau assimilés aux colonels, 220 capitaines de frégate, assimilés aux lieutenants-colonels.

Officiers subalternes. — 750 lieutenants de vaisseau assimilés aux capitaines, 400 enseignes de vaisseau assimilés aux lieutenants en premier d'artillerie, 160 aspirants de première classe assimilés aux lieutenants en second d'artillerie.

Viennent ensuite des aspirants de deuxième classe, au nombre de 75 à 80,

qui sont élèves sur le vaisseau-école d'application. Comme assimilation, ils sont inférieurs aux adjudants, mais supérieurs aux sergents-majors ; ils occupent ainsi un échelon intermédiaire.

Le grade de capitaine de corvette, équivalent à celui de chef de bataillon, a existé pendant quelques années sous la Restauration et sous Louis-Philippe. On a récemment songé à le rétablir, de façon à ne pas laisser les lieutenants de vaisseau trop longtemps dans leur grade, mais on n'a pas donné suite à ce projet et sans doute on n'y reviendra pas.

Bien qu'il n'y ait actuellement aucun amiral de France, cette dignité n'est pas supprimée. Il serait loisible au chef de l'État de nommer deux amiraux en temps de paix et trois en temps de guerre. Depuis 1870 on s'est résolu à ne pas conférer ce titre suprême, de même qu'on s'est décidé à ne pas créer de nouveaux maréchaux. On a jugé qu'après nos cruels désastres de l'année terrible il ne convenait pas d'élever si haut des chefs militaires, on a pensé qu'un tel honneur devait être réservé à ceux-là seulement qui, par une victoire signalée, mieux que par d'éminents services, ajouteraient à l'honneur du drapeau, à la gloire du pays.

Les appellations à donner à chaque officier, suivant son rang, sont ainsi fixées par les règlements : à l'amiral on adresse la parole en disant : « monsieur l'amiral », de même qu'on doit dire : « monsieur le maréchal » ; un vice-amiral comme un contre-amiral est appelé « amiral » ; un capitaine de vaisseau ou de frégate est appelé « commandant » ; un lieutenant de vaisseau, « capitaine » ; un enseigne et un aspirant, « lieutenant ». Toutefois le lieutenant de vaisseau qui commande un bâtiment est toujours dénommé « commandant », et, d'autre part, le lieutenant de vaisseau qui remplit à bord les fonctions de second est ordinairement appelé « lieutenant », en souvenir sans doute du titre de *lieutenant en pied* qu'il avait dans l'ancienne marine.

A la différence de ce qui se passe dans l'armée, l'inférieur ne fait pas précéder l'appellation de son supérieur du mot : « mon ». Un soldat doit dire « mon capitaine », « mon général » ; un matelot dit simplement « capitaine », « amiral », etc.

Quant aux officiers des autres corps de la marine, tels que le génie maritime, le commissariat, le service de santé, ils sont interpellés avec le mot « monsieur » : « monsieur l'ingénieur », « monsieur le commissaire », « monsieur le docteur », etc.

D'après une loi de 1836, commune aux armées de terre et de mer, le grade est la propriété de l'officier, c'est-à-dire qu'il ne peut en être dépossédé que par sa

démission, par une condamnation, par une destitution prononcée par un conseil de guerre, en un mot pour des causes déterminées qui ont leur origine dans le fait du titulaire.

Les officiers de marine se recrutent de quatre manières différentes : par l'École navale; par l'École polytechnique; par les premiers maîtres (adjudants) des équipages de la flotte; enfin par les capitaines au long cours.

L'École navale, établie en rade de Brest sur le vaisseau le *Borda*, reçoit après concours les jeunes gens de quatorze à dix-huit ans. L'instruction dure deux ans et porte sur toutes les connaissances du métier.

L'École polytechnique fournit chaque année quatre aspirants de première classe. Ces jeunes officiers embarquent aussitôt comme tels. Leur apprentissage de la mer se fait donc alors qu'ils sont déjà en possession d'un grade. Après deux ans d'embarquement ils sont admis à faire preuve, devant une commission spéciale, des aptitudes nécessaires pour remplir les fonctions d'enseigne de vaisseau.

Le tiers des places vacantes dans le cadre des enseignes de vaisseau peut être attribué aux premiers maîtres de la flotte qui ont subi avec succès un examen théorique et pratique. Mais on ne trouve jamais parmi les maîtres assez de candidats pour que le tiers des places vacantes soit rempli par eux. On ne compte pas beaucoup plus de quatre ou cinq maîtres promus annuellement au grade d'enseigne.

En cas d'insuffisance du cadre des enseignes de vaisseau, le ministre de la marine peut autoriser des capitaines au long cours, c'est-à-dire des officiers de la marine marchande, à servir dans la marine militaire au titre d'*enseignes auxiliaires*. Au bout de deux ans d'embarquement et après avoir rendu de bons services, ces officiers auxiliaires peuvent être nommés enseignes de vaisseau entretenus. Ils figurent alors définitivement dans le cadre. Ce mode de recrutement est exceptionnel. On en use en cas de guerre, ou quand la pénurie d'officiers se manifeste au moment d'armements nombreux. Pendant l'expédition du Mexique, par exemple, on a admis une cinquantaine d'auxiliaires, et, plus récemment, pendant l'expédition du Tonkin, on a ouvert les portes de la marine à une trentaine de capitaines au long cours qui sont devenus, par la suite, enseignes entretenus.

A mesure que la marine s'est compliquée, on a senti de plus en plus l'insuffisance des connaissances générales acquises à l'École navale ou dans la pratique courante du métier. Jadis, avec du coup d'œil et ce qu'on appelle le sens marin, un officier ayant quelques années de navigation, quelque pratique

du canonnage, quelques notions astronomiques, faisait un suffisant marin. Depuis lors la marine est devenue une science, ou plutôt une application de toutes les sciences; son matériel est de la mécanique de précision; ses moindres engins sont des machines délicates; ses moyens d'action ne dérivent plus que de la vapeur, de l'hydraulique ou de l'électricité. Au milieu de ces perfectionnements incessants, un officier, si bien doué et si travailleur qu'il fût, ne pouvait plus réussir à posséder à fond toutes les sciences utiles à son métier. La spécialisation s'imposait donc : tandis que l'un s'occuperait de l'artillerie, tel autre étudierait l'électricité, tel autre l'art du fantassin; chacun se créerait ainsi, dans l'ensemble des connaissances requises, une spécialité, sans toutefois négliger les autres branches, qui, dans maintes circonstances et surtout au jour du commandement, pourraient lui être nécessaires.



PIERRE LOTI.

Des écoles de spécialités furent ainsi fondées. Actuellement on en compte trois, l'école de canonnage, l'école des torpilles, l'école d'infanterie. Elles délivrent, après examen de capacité, des brevets d'officier canonnier, torpilleur et fusilier. Mentionnons pour mémoire que certains officiers suivent les travaux de l'observatoire de Montsouris, afin de se perfectionner dans la météorologie et dans l'astronomie, mais sans y acquérir de brevet spécial.

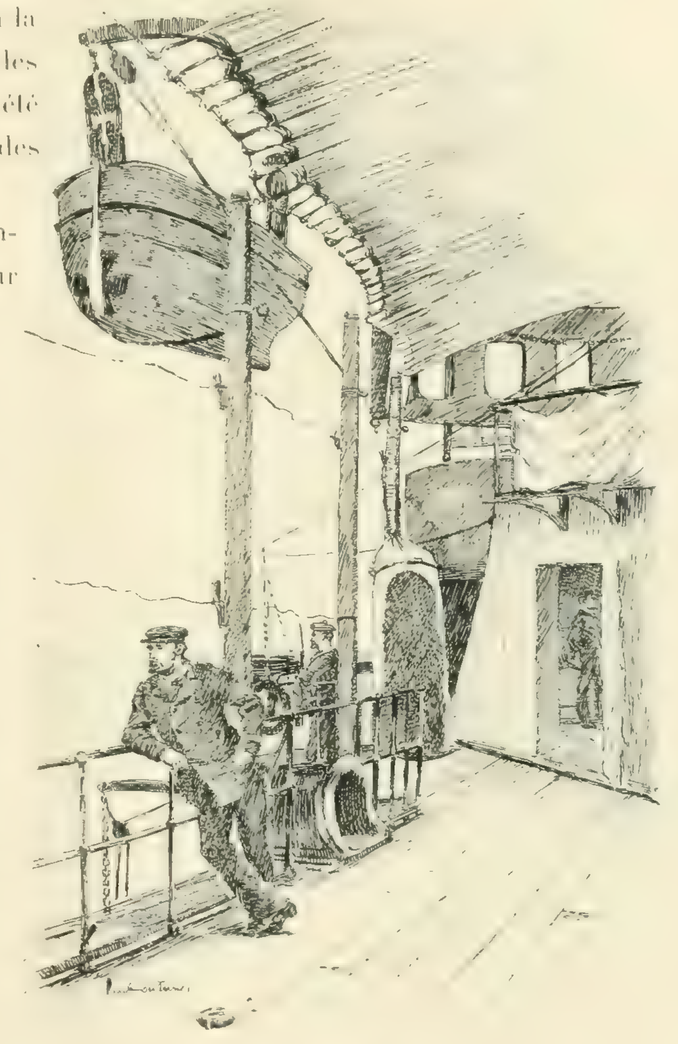
Les fonctions des officiers de vaisseau se réduisent à deux termes : le commandement d'une force navale ou d'un bâtiment, le service en sous-ordres.

La faculté d'exercer un commandement commence au grade de lieutenant de vaisseau. Le service en sous-ordres est rempli dans les grades de capitaine de frégate, lieutenant, enseigne et aspirant, et comprend les fonctions ci-après : second de navire, chef de quart, second de quart, aide de camp, officier d'ordonnance.

Un commandant, quel qu'il soit, est toujours nommé par le chef de l'État. Les officiers qui font partie de l'état-major d'un amiral sont désignés par le ministre sur la demande de cet amiral. Usant d'une faveur semblable, tout commandant a le droit de désigner un officier pour faire partie de l'état-major de son navire; cet officier est dénommé *officier de choix*. Si ce commandant est capitaine de vaisseau, il désigne en outre le capitaine de frégate qu'il désire avoir pour officier en second.

En dehors de l'officier de choix, les états-majors des bâtiments sont

composés dans le port d'armement par des lieutenants de vaisseau ou des enseignes, pris chacun à leur tour sur une liste d'embarquement, tenue à jour avec un soin scrupuleux par la préfecture maritime. Tout officier est inscrit sur cette liste à la date de son dernier débarquement ; on vient l'y prendre au fur et à mesure que des vacances se produisent dans le service à la mer. Toutefois les officiers des trois spécialités dont il a été parlé plus haut figurent sur des listes particulières.



UN COIN DU [illegible] HOCHE

La durée normale de l'embarquement est d'un an sur les côtes de France, de dix-huit mois en Algérie et en Tunisie, de deux ans dans les escadres et à l'étranger. Par exception et à cause des rigueurs du climat, on ne séjourne que dix-huit mois au Sénégal et un an au Gabon.

L'avancement des officiers se fait soit au choix, soit à l'ancienneté.

On sait ce que veulent dire les mots ancienneté et choix. Passer à l'ancienneté, c'est passer d'après son rang de promotion sur la liste des officiers de son grade ; passer au choix, c'est être promu en dehors de ce rang. Dans l'organisation actuelle et par la force des choses, par la seule vertu de la loi d'avancement à l'ancienneté, un officier provenant de l'École navale et à qui Dieu prête vie est assuré de parvenir au grade de capitaine de frégate.

Pour choisir les contre-amiraux et les vice-amiraux, le ministre s'en rapporte à son seul jugement, à sa seule opinion, ou du moins à celle de ses bureaux.

Au contraire, pour nommer au choix des lieutenants de vaisseau, des capitaines de frégate et de vaisseau, dans les proportions fixées par la loi, le ministre doit se conformer à l'appréciation d'une commission dite de classement qui inscrit chaque année, en décembre, sur un *tableau d'avancement*, les officiers les plus méritants. Cette commission se compose des amiraux venant d'être relevés du commandement des escadres ou divisions navales.

Le ministre a le droit d'inscrire, de sa propre autorité, un officier sur le tableau d'avancement pour récompenser un service exceptionnel, mais il use rarement de ce droit. A la différence des usages de l'armée, le ministre n'est pas tenu de suivre, pour les promotions au choix, l'ordre dans lequel les officiers sont inscrits sur le tableau.

L'avancement étant ainsi réglé, voici l'âge moyen auquel on parvient aux divers grades : un officier entré au *Borda* à dix-sept ans est enseigne à vingt-deux ans; à vingt-sept ou vingt-huit ans il peut devenir lieutenant de vaisseau, et il n'aura pas à se plaindre, car, au lendemain de la guerre de 1870, à la suite des réductions opérées, on était fait lieutenant de vaisseau à trente ans sonnés; plus de seize années lui seront nécessaires pour franchir le grade de lieutenant de vaisseau, à moins qu'il ne soit l'objet d'un choix qui arrivera vers douze ou treize ans de grade; par conséquent il sera nommé capitaine de frégate vers quarante-cinq ans, à l'ancienneté, ou vers quarante et un ans, au choix; il peut espérer ne rester que six à sept ans dans le grade de capitaine de frégate et devenir ainsi capitaine de vaisseau entre quarante-sept et cinquante-deux ans; s'il est en vue, s'il a de la santé, s'il a de la valeur... et quelques appuis, il arrivera officier général vers cinquante-neuf ou vers cinquante-quatre ans; dans le premier cas la retraite viendra l'atteindre comme contre-amiral à soixante-deux ans, et dans le second cas il obtiendra le grade de vice-amiral vers la soixantaine, pour en jouir jusqu'à soixante-cinq ans, terme fatal imposé à sa vie maritime par l'inflexible limite d'âge.

Telles sont deux carrières moyennes, qui n'ont rien d'extraordinaire et qui d'ailleurs se déroulent très communément. Il va sans dire qu'à côté d'elles il en est de plus modestes, où le grade de capitaine de vaisseau couronne tous les efforts et souvent de grands efforts. Chacun devine aussi qu'il en est de plus brillantes : on peut être capitaine de frégate à trente-quatre ans, capitaine de vaisseau à trente-huit, contre-amiral à quarante-cinq, vice-amiral à cinquante et un, ainsi qu'il arriva à l'amiral du Petit-Thouars, ce chef éminent, mort en 1890 à la tête de l'escadre de la Méditerranée, en laissant dans la marine le souvenir durable d'un grand cœur et d'un beau caractère.

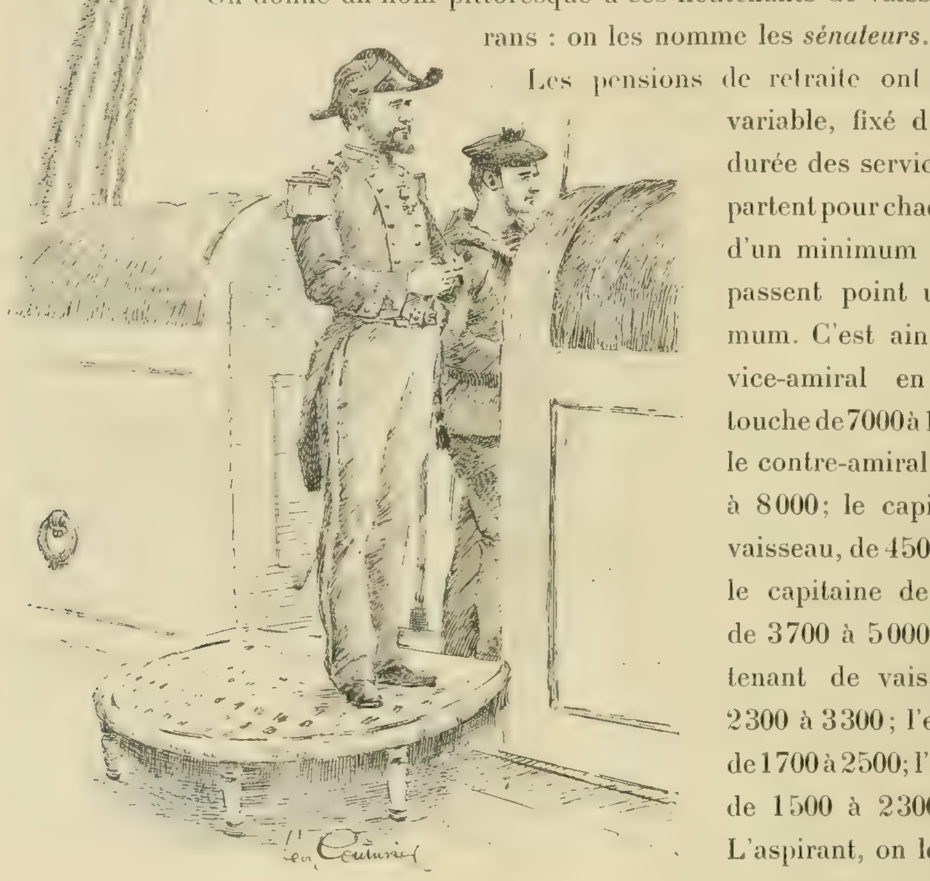
Au bout de vingt-cinq années de service, un officier peut être admis à la retraite sur sa demande. En outre, une limite d'âge est fixée au service actif. Lorsqu'un officier atteint cette limite, il est mis d'office à la retraite : l'enseigne de vaisseau à cinquante-deux ans, le lieutenant à cinquante-trois, le capitaine de frégate à cinquante-huit, le capitaine de vaisseau à soixante. Il est question d'abaisser les limites d'âge, afin de ne conserver dans les cadres que des officiers ayant plus d'activité physique. Une loi en préparation consacre ce changement capital, qui se réalisera dans un avenir plus ou moins éloigné. La retraite est le retour à la vie civile, avec cette restriction que pendant les cinq premières années les officiers retirés demeurent à la disposition du ministre. Les contre-amiraux âgés de soixante-deux ans et les vice-amiraux âgés de soixante-cinq ans passent dans un cadre qui leur est spécial et qui a nom cadre de réserve, où ils ont une position intermédiaire entre l'activité et la retraite, qui leur permet d'être appelés, en temps de guerre, à des commandements actifs. Néanmoins les officiers généraux peuvent demander leur retraite, auquel cas ils entrent pleinement, comme les officiers ordinaires, dans la vie civile. Quand un vice-amiral a commandé en chef devant l'ennemi, il peut être, par une décision spéciale, maintenu sans limite d'âge dans le cadre d'activité.



L'AMIRAL DU PETIT-THOUARS

La solde des officiers est ainsi établie : le vice-amiral 21600 francs ; le contre-amiral, 14400 ; le capitaine de vaisseau, 9814 ; le capitaine de frégate, 8033 ; le lieutenant de vaisseau, 4168 ou 3675, suivant qu'il est de première ou de deuxième classe ; l'enseigne, 3031 ; l'aspirant de première classe, 1818 ; l'aspirant de deuxième classe, 985 francs. Ces chiffres correspondent à la solde à la mer. A terre, les chiffres de la solde proprement dite sont moins élevés, mais d'autre part l'officier touche alors des indemnités de logement et des supplé-

ments qui ramènent à peu près les appointements à terre au niveau des émoluments à la mer. Les traitements concédés aux marins membres de la légion d'honneur sont les suivants : grand-croix 3000; grand-officier 2000; commandeur 1000; officier 500; chevalier 250. Les lieutenants de vaisseau qui ont douze ans de grade reçoivent une indemnité de 500 francs par an. C'est une obole que l'État leur offre pour leur faire attendre patiemment leur nomination au grade de capitaine de frégate. On donne un nom pittoresque à ces lieutenants de vaisseau vétérans : on les nomme les *sénateurs*.

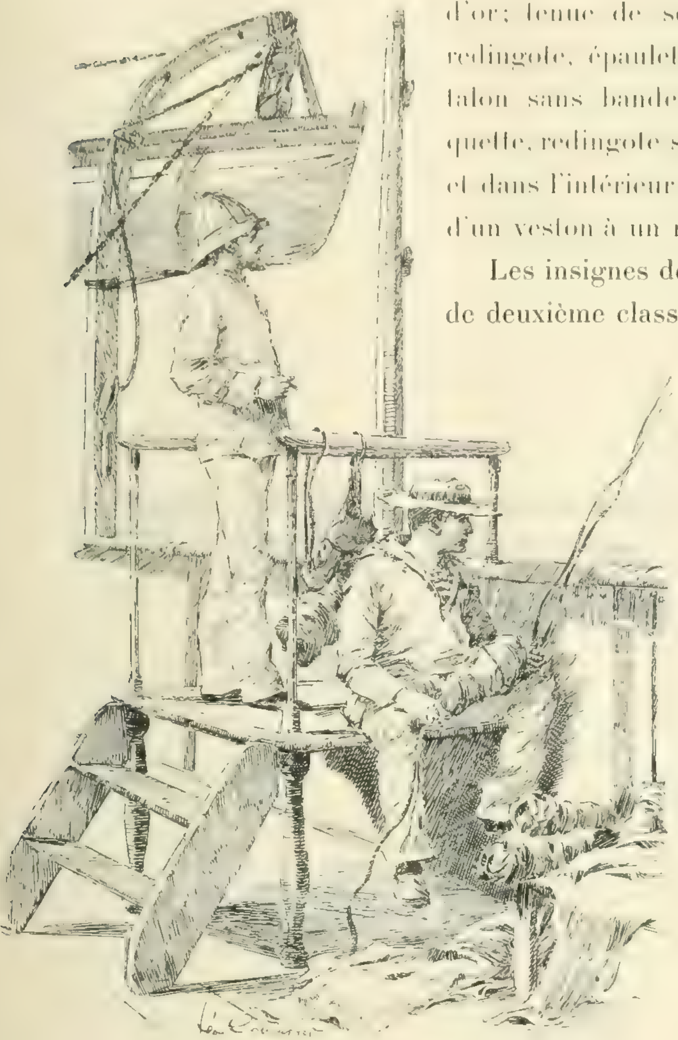


EN GRANDE TENUE.

Les pensions de retraite ont un taux variable, fixé d'après la durée des services. Elles partent pour chaque grade d'un minimum et ne dépassent point un maximum. C'est ainsi que le vice-amiral en retraite touche de 7000 à 10500 fr.; le contre-amiral, de 6000 à 8000; le capitaine de vaisseau, de 4500 à 6000; le capitaine de frégate, de 3700 à 5000; le lieutenant de vaisseau, de 2300 à 3300; l'enseigne, de 1700 à 2500; l'aspirant, de 1500 à 2300 francs. L'aspirant, on le devine, ne peut atteindre l'âge de la retraite : s'il figure dans ce tableau, c'est qu'il peut recevoir des blessures ou contracter au service des infirmités qui le rendent impropre à la navigation et qui lui valent une pension de retraite. Enfin les veuves des officiers ayant plus de vingt-cinq ans de service et les orphelins mineurs touchent une pension équivalente au tiers du maximum affecté au grade de leur mari ou de leur père.

Il est à peine besoin de parler de l'uniforme des officiers de marine. Qui ne connaît leur costume sombre de drap bleu presque noir, rehaussé de galons et

de boutons d'or, et leur casquette bleue, également galonnée d'or, avec une petite ancre dorée sur le devant? Les *tenues* sont au nombre de trois : grande tenue, avec chapeau bicorne, habit brodé aux manches et au collet, plus ou moins suivant le grade, épaulettes, ceinturon or et soie bleue, pantalon à bande d'or; tenue de service, avec chapeau bicorne, redingote, épaulettes, ceinturon soie noire, pantalon sans bande d'or; petite tenue, avec casquette, redingote sans épaulettes ni arme. A bord et dans l'intérieur des arsenaux on permet l'usage d'un veston à un rang de boutons.


TENUE EN BLANC.

Les insignes des grades sont : pour l'aspirant de deuxième classe, un galon d'or entrecoupé de soie bleue; pour celui de première, un galon d'or; pour l'enseigne, deux galons; pour le lieutenant de vaisseau, trois galons; pour le capitaine de frégate, cinq galons, dont trois d'or et deux d'argent; pour le capitaine de vaisseau, cinq galons d'or. Les officiers généraux portent des broderies et des étoiles d'argent à la casquette, plus des étoiles d'argent sur les manches. Ces étoiles sont au nombre de deux pour les contre-amiraux, de trois pour les vice-amiraux, de huit pour les amiraux. Ces mêmes étoiles se retrouvent sur les épaulettes qui décorent leur uniforme.

Les capitaines de vaisseau et les capitaines de frégate ont des épaulettes à graines d'épinards, avec la différence que pour les derniers le dessus de l'épaulette est argenté. Les lieutenants de vaisseau ont deux épaulettes à franges flottantes; les enseignes, une seule, sur l'épaule gauche; les aspirants de première classe portent une aiguillette d'or sur l'épaule

droite ; ceux de seconde classe, une aiguillette d'or mélangé de soie bleue.

Les amiraux ont pour arme une épée droite avec une large ceinture tressée d'or et de soie bleue ou rouge, terminée par deux glands d'or ; les autres officiers sont armés d'un sabre à fourreau de cuir noir avec agréments de cuivre doré, suspendu par un ceinturon.

Tous ces uniformes sont très brillants et en même temps très chers. La grande tenue d'un lieutenant de vaisseau ne coûte pas moins de 620 francs : les bandes du pantalon, les broderies de l'habit, le ceinturon, les épaulettes, les ornements du chapeau sont en effet fabriqués en or fin. Une somme de 620 francs est importante pour un officier qui ne touche que 3600 francs par an, et c'est une lourde dépense que cette dépense obligatoire — car elle est obligatoire. Nous ne sommes plus au temps de Louis XVI, où les officiers trouvant leur grand uniforme trop cher se dispensaient de l'acheter, ainsi que le raconte un marin de l'époque. Nos officiers font tous faire une grande tenue ; seulement, comme ils ne sont pas millionnaires, ils la ménagent le plus possible ; ils la soignent religieusement pour la faire durer tant et plus. Quand l'embonpoint vient avec l'âge, ils se bornent à faire élargir ce vêtement dispendieux, qu'ils ne mettent guère que trois ou quatre fois par an, tout au plus : un tailleur stylé adapte sous les bras des *soufflets*, qui discrètement donnent à l'habit l'ampleur nécessaire. Le pantalon est, de son côté, l'objet des mêmes additions, aux endroits les plus dissimulés. L'élégance ne trouve pas toujours son compte à ces arrangements pratiques ; quoi qu'on y fasse et qu'on y ajoute, un habit datant de dix ans a une coupe démodée. Il en résulte que dans les réunions officielles, où le port de la grande tenue est imposé, nos officiers de marine ne sont point à leur avantage.

Si la grande tenue était moins riche, moins brillante ; si elle n'était pas un vêtement de grand apparat, on pourrait peut-être l'imposer plus souvent, et l'officier sentirait davantage la nécessité de la remplacer quand elle aurait cessé d'aller bien ; étant moins dorée, elle serait d'ailleurs moins chère et son remplacement ne serait plus une dépense disproportionnée avec les ressources de l'officier. Naguère l'uniforme comprenait deux habits : l'un brodé, l'autre sans broderies. C'est ce dernier qu'on a supprimé ; il eût mieux valu supprimer l'autre.

La tenue d'hiver comporte un caban avec les insignes du grade et une pèlerine à capuchon. Dans la tenue d'été la casquette en toile blanche remplace la casquette en drap bleu, et le pantalon blanc remplace le pantalon de drap ; le casque en liège et toile blanche est aussi d'ordonnance. Les règlements sur l'uniforme ne sont d'ailleurs pas si absolus qu'on ne puisse les faire plier devant

les exigences de certains climats excessifs. C'est ainsi que des vêtements en flanelle de Chine, qui sont légers et en même temps hygiéniques, sont tolérés sur nos navires dans tous les pays d'Extrême Orient, où ce tissu se trouve à très bon compte. Beaucoup d'officiers préfèrent même un veston de flanelle à un veston de toile blanche, autorisé depuis peu chez nous, mais en usage depuis de longues années déjà dans la marine anglaise. Le chapeau de paille est substitué parfois au casque de liège : pendant sa campagne du Tonkin et de Chine, l'amiral Courbet, pourtant très strict et très correct dans sa tenue, a toujours été coiffé d'un petit « canotier » de paille blanche, avec le ruban noir portant en lettres d'or le nom du *Bayard*.

Après avoir décrit l'uniforme, mentionné les soldes des divers grades, rappelé les chances d'avancement, il reste à parler des officiers eux-mêmes. C'est toujours dans les ports que se recrutent pour une large part les cadres de la marine; mais les régions de l'intérieur de la France apportent aussi leur contingent. Paris, la ville universelle, produit pas mal de marins qui ont sans doute pris le goût de la navigation devant les petits navires des bassins des Tuileries : la capitale le cède pourtant, sous ce rapport, au pays baigné par la Garonne. Saint-Gaudens, Montrejeau, Toulouse, Gaillac, Albi, Castres, Lectoure ont enfanté, à elles seules, assez d'officiers de marine pour armer une escadre. Sur les bords du fleuve où naquirent tant de ténors et de barytons, les marins aussi ont pullulé. A l'heure actuelle, on ne compte pas moins de quatre-vingt-dix enfants de la Gascogne dans les cadres, depuis le vice-amiral jusqu'à l'aspirant. D'où vient cet enthousiasme pour la mer d'une population vivant loin des côtes ? Nul ne le sait. On sait seulement que le Gascon est entreprenant, hardi et remuant, qu'un métier actif, aventureux n'est pas pour lui déplaire, et que quand il veut quelque chose...

> Si la Garonne avait voulu,
> Lanturlu .....

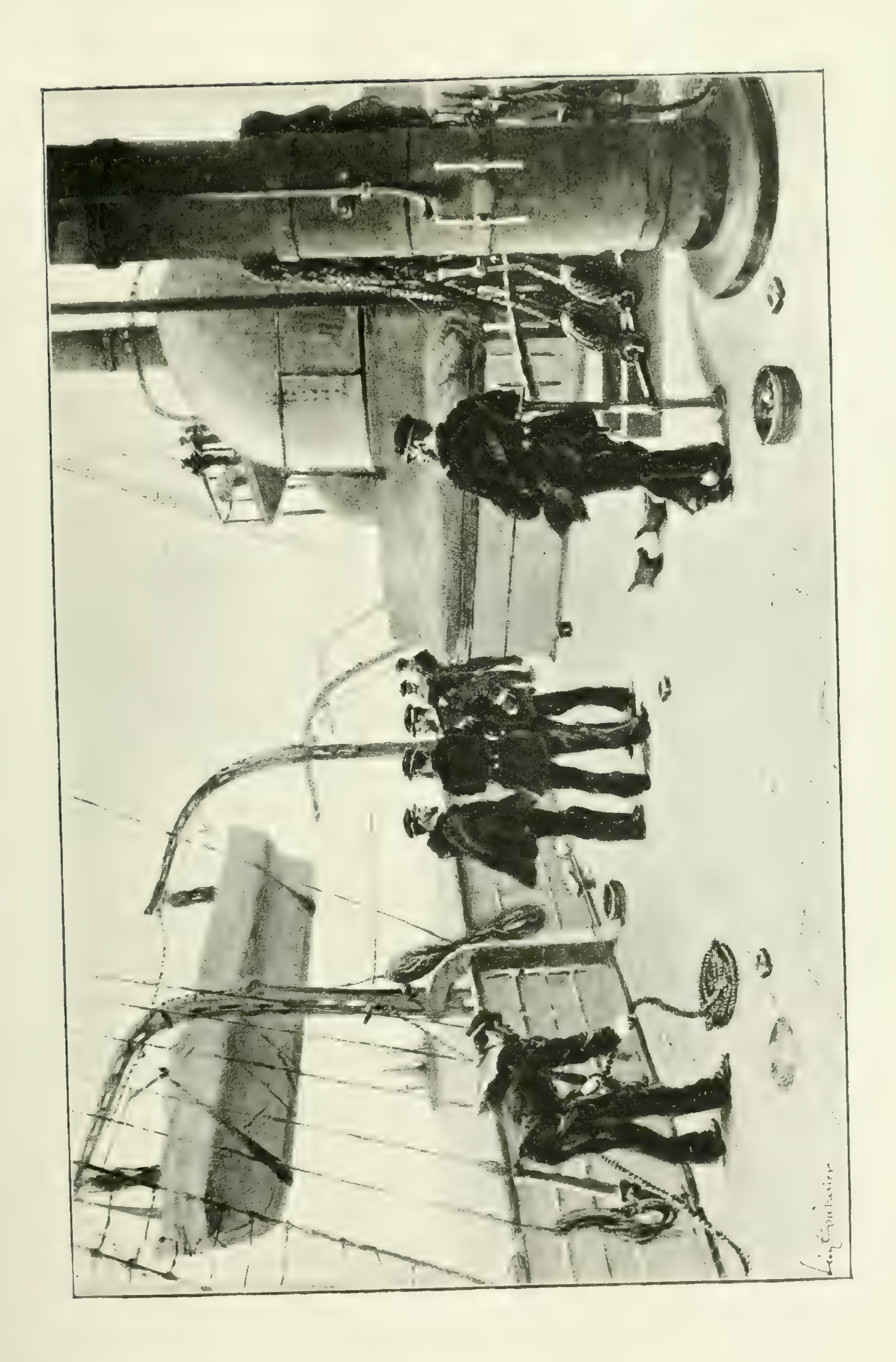
Mais, aussi bien, sait-on jamais comment se forment les vocations ? Pour la marine, les lectures de la jeunesse doivent avoir une grande influence. Les dangers des voyages, les combats de mer, les péripéties des découvertes ont tout ce qu'il faut pour séduire une jeune imagination. « L'histoire des naufrages éveille un intérêt trop puissant pour laisser une impression de terreur, on ne compte pas les victimes, mais on admire ceux qui échappèrent au désastre, et l'on ose espérer tout bas d'être un jour acteur dans un de ces drames horribles dont l'océan est le théâtre. La *Méduse* et son radeau, le *Kent*, incendié au

milieu de la tempête, ont dû faire des prosélytes à la marine et n'en ont jamais détourné personne. On prend le métier de la mer avec la perspective de catastrophes pareilles; elles entrent dans les idées du candidat à l'École navale; aucun marin n'a renoncé à sa carrière pour les avoir rencontrées. » Ainsi parle, avec beaucoup de vérité, M. de la Landelle. Le malheur est qu'il ajoute à de si sages réflexions cette phrase injuste : « Ce que l'on ignore, c'est l'accumulation de petites misères intestines qui remplissent le vase de dégoût et finissent quelquefois par le faire déborder ».

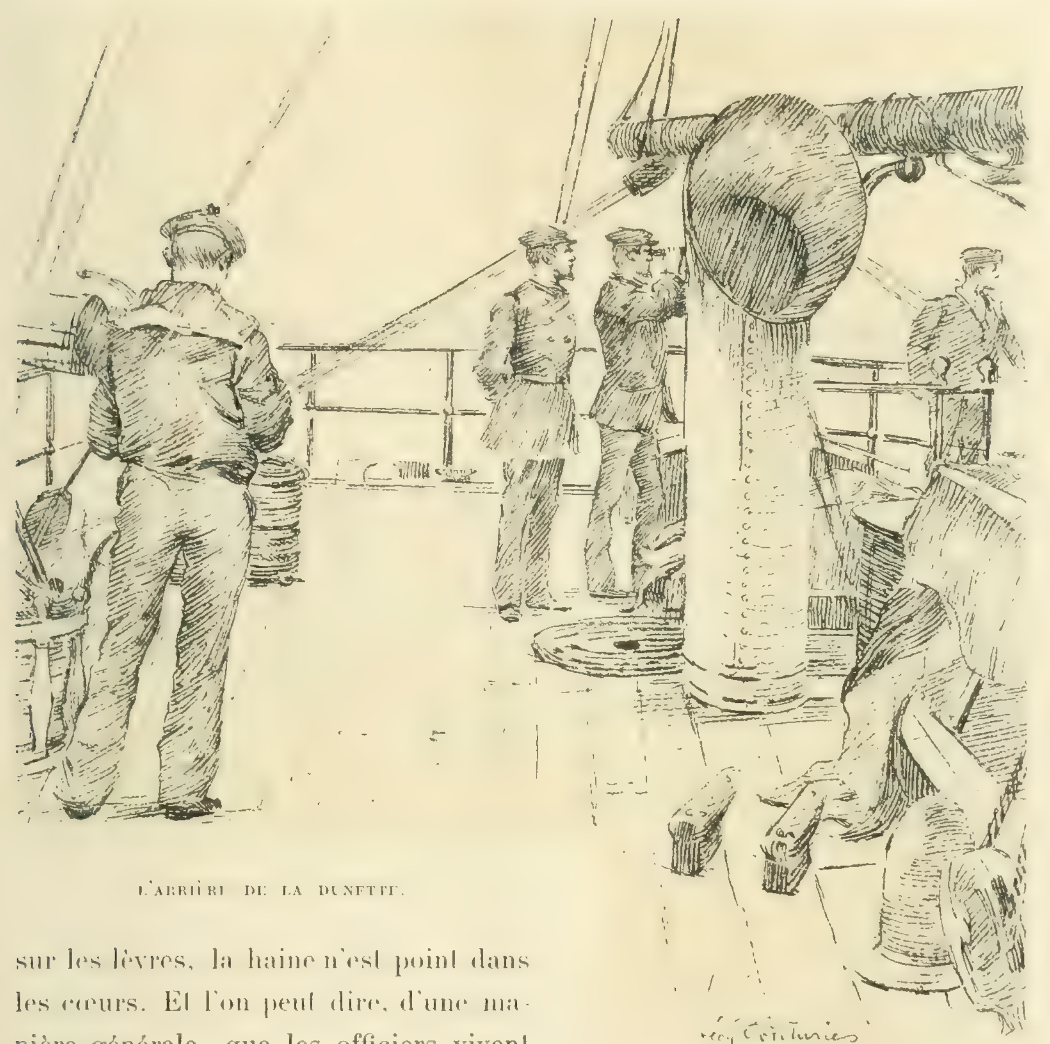
Le dégoût! quiconque le ressent dans la marine l'aurait certes ressenti ailleurs, s'il avait embrassé une autre carrière, car ce n'est qu'une âme faible, un cœur pusillanime qui puisse prendre au tragique les « petites misères intestines » inhérentes à la vie navale. Les hommes ont partout, à terre aussi bien que sur un navire, leurs rivalités, leurs haines, leurs amitiés, leurs antipathies. Pour supporter la vie commune à bord, il n'est besoin que d'un peu de philosophie, et par là j'entends qu'il faut seulement savoir penser et se suffire à soi-même. Est-ce trop exiger d'un homme intelligent, que de lui demander de se recueillir par moments, d'essayer de l'étude ou de la simple réflexion pour se mettre au-dessus ou en dehors des compétitions qui s'agitent autour de lui? Tout officier de marine qui le voudra traversera donc sans défaillance les inévitables rigueurs du métier. Croyez-en l'amiral Jurien. Dans ses *Souvenirs*, abordant ce sujet, il recommande aux marins la pratique de l'indulgence et prétend qu'avec cette vertu ils vivront en bonne harmonie. « Lorsqu'il n'y a point de divorce possible, il ne faut pas, continue-t-il, altérer légèrement la bonne harmonie du ménage. Ce n'est point merveille qu'après avoir voyagé trois ou quatre ans, face à face, comme deux amants placés dans une litière, on s'inspire mutuellement un peu de lassitude. Que l'on découvre chaque jour, à son voisin, quelque imperfection qu'on n'avait pas jusqu'alors soupçonnée, ce n'est pas chose, non plus, dont il faille s'étonner outre mesure; mais, avec un peu de clémence, un peu de généreuse sagesse de part et d'autre, on peut encore parcourir, dans une douce intimité, une assez longue carrière. »

Ce qui est une vérité, c'est que dans le cours des campagnes lointaines, aux mers du Sud, au Sénégal ou à Madagascar, les privations de l'exil et les rigueurs de l'isolement, l'éloignement des êtres chéris, l'absence de nouvelles finissent à la longue par aigrir les caractères. Les esprits acquièrent une tension significative, les opinions s'émettent avec une âpreté singulière. Il peut arriver, il arrive alors, que des discussions s'élèvent, parfois pour les griefs les plus futiles. On pourrait croire que des discordes violentes vont pénétrer dans le

Le pont de l' « Amiral Duperré ».



camp d'Agramant. Viennent soudain l'annonce du retour, l'approche d'une relâche, l'arrivée d'un courrier de France : aussitôt tous les esprits se calment, chacun devient conciliant, l'âpreté mauvaise qu'on avait vue se manifester disparaît avec les causes mêmes qui l'ont déterminée. Les paroles aigres sont



L'ARRIÈRE DE LA DUNETTE.

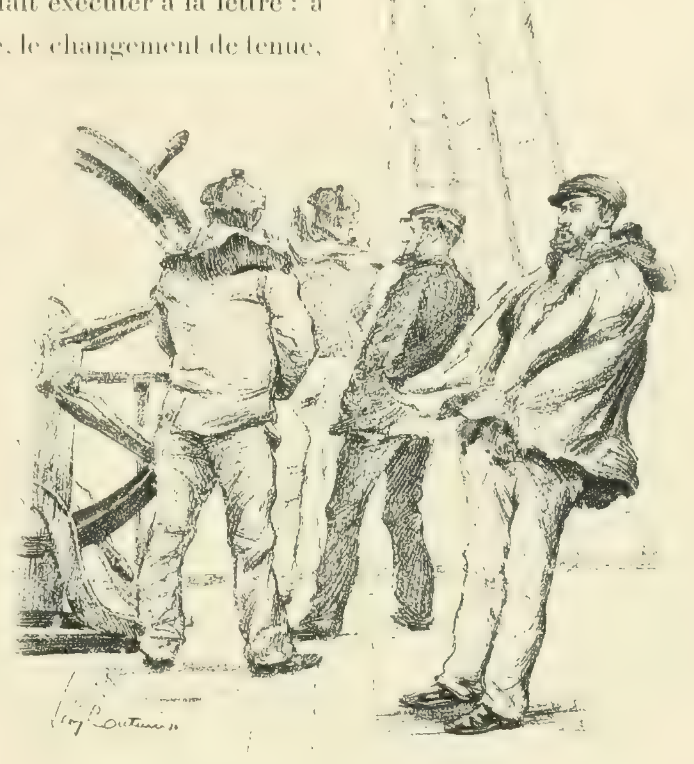
sur les lèvres, la haine n'est point dans les cœurs. Et l'on peut dire, d'une manière générale, que les officiers vivent à bord en parfaite intelligence. La promiscuité de leur existence laisserait volontiers supposer que les duels sont fréquents parmi eux. Il n'en est rien. On dresserait rapidement le compte des affaires d'honneur qui se sont dénouées sur le terrain. Une vie commune, si souvent faite des mêmes sacrifices, des mêmes privations et des mêmes dangers, lie les marins les uns aux autres. Ils ont entre eux des rapports de bonne camaraderie.

Cette aménité des rapports entre collègues, on la retrouve aussi dans les relations des officiers avec leurs inférieurs. Tous considèrent l'équipage comme une famille, et l'équipage les paie, en retour, par une respectueuse sympathie qui apparaît dans les mille circonstances de la vie du bord. Beaucoup d'officiers tutoient les hommes, mais, il faut le reconnaître, c'est une habitude qui va se perdant peu à peu. Le tutoiement était général jadis, il l'est moins à présent. Est-ce un bien? est-ce un mal? est-ce un symptôme de ceci ou de cela? Délicates questions que je ne veux pas trancher. Je me contente de dire que les officiers qui tutoient les matelots le font pour obéir à une vieille coutume, à une antique tradition, sans y mettre la moindre velléité de hauteur ou de dédain et bien plutôt en manière d'affectueuse familiarité. Jean Aicard, dans un roman maritime qui se passe à Toulon, *le Pavé d'Amour*, a mis en scène un lieutenant de vaisseau de la vieille école traitant les matelots sans façon : « Il appelait les hommes mes enfants, lorsque ça marchait bien, et tas de brutes, quand ça allait mal. Il les tutoyait tous. Il les injuriait ou les flattait avec la même aisance. Il leur octroyait la mise aux fers ou la double ration avec la même facilité selon leurs mérites. Et comme, d'ailleurs, il était juste, il était adoré. Les officiers de ce caractère sont souvent ceux qui font le plus d'attention à la personnalité des hommes, que d'autres, les plus polis, traitent quelquefois comme des âmes mortes, de simples numéros matricules. »

Le plus grand défaut de la vie de bord, c'est la monotonie. L'amiral Jurien a fait un tableau de l'existence des officiers de marine qui vaut d'être reproduit, car si bien des choses ont changé sur les navires de guerre depuis que ces lignes ont été écrites, les conditions de la vie des officiers sont restées à peu près les mêmes. « Cette vie, dit-il, offre nécessairement l'uniformité du cadre restreint dans lequel ses évolutions journalières s'accomplissent. Les variations de l'atmosphère en forment à peu près les seuls événements. Les conversations roulent presque toujours sur cet inépuisable sujet : comment le vent a soufflé, comment il souffle, et comment on peut augurer qu'il soufflera. Ce thème invariable alimente de longues discussions. L'un y trouve l'occasion de raconter pour la centième fois ses campagnes, l'autre de débiter ses pronostics ou ses aphorismes de ce ton magistral et ambigu que prenaient autrefois les oracles. La route que suit le commandant est rarement réputée la meilleure; la voilure qu'il prescrit n'est pas souvent celle qu'on devrait porter. » Grâce à la marine à vapeur, on suppute moins qu'autrefois les changements de brise, mais les conteurs de campagnes passées sont demeurés nombreux : « Lorsque j'étais sur la *Thémis*...; lorsque je naviguais à bord de la *Victorieuse*... » sont des

refrains sans cesse répétés. Quant aux critiques sur la route et la manœuvre du commandant, elles sont de tous les temps, de tous les lieux, de tous les navires. Les commandants actuels ont autrefois critiqué leurs chefs ; c'est maintenant à leur tour d'être critiqués. Cela fait compensation.

La monotonie n'est pas seulement dans les conversations, elle est aussi dans les habitudes, dans les usages, dans le courant de la vie ordinaire. Les jours se suivent et se ressemblent. Tout ce qu'on doit faire pendant la journée est méthodiquement tracé sur un tableau de service que le commandant fait exécuter à la lettre : à telle heure, le déjeuner, le lavage, le changement de tenue, l'exercice, le dîner, le souper. Le lendemain, à la même heure, les mêmes mouvements se reproduisent. Les semaines succèdent aux semaines, ramenant au même jour les mêmes exercices, les mêmes travaux, les mêmes obligations. La machine est montée pour aller toujours du même mouvement et elle va toujours pareille à elle-même, sans jamais s'arrêter qu'au désarmement du navire.



SUR LA PASSERELLE. — COUP DE ROULIS.

Mais vraiment cette monotonie est supportable. On arrive insensiblement à s'y faire, on finit par n'y plus penser. Qu'on me cite un officier qui n'ait pu la subir, qui ait quitté son métier pour la fuir. L'explique qui pourra : chaque jour passé à la mer est long, et cependant, tout compte fait, les mois sont courts, les années aussi, et quand, sur le tard de la vie, un marin se prend à jeter un regard vers les années déjà vécues, il laisse échapper, tout comme un autre, ce cri de regret : que le temps marche vite !

Les officiers ne peuvent se marier qu'après autorisation du ministre, à qui ils doivent soumettre la situation de fortune de leur future. Celle-ci doit leur apporter, au minimum, un revenu annuel et non viager de 1200 francs. Les officiers de marine se marient beaucoup. En voulez-vous la preuve? Sur 15 vice-

amiraux, 12 sont mariés; sur 30 contre-amiraux, 27 sont mariés; sur 115 capitaines de vaisseau, 98 sont mariés. Le marin chef de famille n'est donc pas une rareté, et je ne sais pas si dans d'autres professions on trouverait une aussi faible proportion de célibataires. On entend souvent dire dans le monde : « Moi, donner ma fille à un marin, jamais! » Et en fin de compte, la mère donne sa fille à ce marin qui s'absente sans cesse, qui par devoir est contraint de déserter son foyer, car ce que fille veut, mère le veut, et une jeune fille est volontiers séduite par le côté romanesque, aventureux de cette carrière. Qui sait même si les moments d'épreuve, plus fréquents dans la marine qu'ailleurs, n'exercent pas sur elle un attrait puissant? Il y a dans le cœur de toute jeune fille un peu de ce qui fait la sœur de charité, et l'idée de sacrifice, loin de lui paraître redoutable, la séduit et l'attire. Comment expliquer autrement les mariages des marins? Ceux-ci ne sont pas riches, tant s'en faut, leur métier est fatigant, périlleux, peu lucratif, la faveur y règne en souveraine : celles qui consentent à partager une telle vie sont donc avant tout des femmes aimantes et désintéressées, que certain besoin de dévouement a tentées, que la pensée d'un bonheur morcelé n'a pas rebutées.

Ce n'est pas, qu'on le sache bien, les ports de mer qui donnent le plus de femmes d'officiers de marine. On en trouve aux quatre coins de la France, et celles venues de l'intérieur se font très vite à leur existence à part, acceptant avec résignation les rigueurs des longues absences, supportant avec courage les austérités de l'isolement. Au cours de leurs veuvages intermittents, la mission d'élever les enfants, le soin de gérer les intérêts matériels leur incombent, et ces devoirs, elles les accomplissent avec un dévouement de toutes les heures. Elles vivent avec le souvenir de l'absent et donnent l'exemple des plus rares et des plus solides vertus. Quand le mari est de retour, de moins graves soucis les assiègent et elles peuvent se donner des allures moins sévères, mais elles demeurent toujours femmes de devoir. On respire dans leur milieu un air réconfortant : le désœuvrement y est inconnu, personne ne s'y pique d'être fin-de-siècle et cependant on y est gracieux, aimable, enjoué autant qu'il convient. Dans un de ses romans les plus exquis, *Un mariage dans le monde*, Octave Feuillet les a proclamées « des modèles de bonne tenue et de bonne conduite ». Je n'ai pas le droit d'y contredire.

Fermez donc l'oreille à ces propos qui ont cours dans le monde sur la vie pénible de l'officier de marine, sur les dégoûts qu'il éprouve dans sa carrière. Ne croyez point qu'il soit un martyr. Répondez hardiment que son métier ne traîne avec lui aucun cortège de misères, au sens étroit de ce mot;

convenez seulement que ce métier est rempli de sérieux devoirs et qu'il exige, plus qu'aucun autre, cette noble vertu qu'on appelle l'abnégation. Tout jeune homme qui a le cœur haut placé, qui a la conscience de tous les sacrifices, qui met le sentiment de son devoir au-dessus de ses satisfactions personnelles, n'a qu'à venir frapper à la porte de la marine. Elle s'ouvrira toute grande pour lui, car il a ce qu'il faut pour y bien tenir sa place. Nos voisins les Anglais ont une locution, que notre langue ne possède pas, pour exprimer la qualité d'un homme aux sentiments élevés et délicats; ils disent « c'est un *gentleman* », et leur illustre Nelson avait coutume de répéter : « Tout officier qui n'est pas *gentleman* ne sera jamais qu'un médiocre officier ». Le même Nelson ajoutait que, pour un officier de marine, le maître à danser était aussi utile que le maître de mathématiques. Cette boutade n'avait d'excessive que sa forme. Le grand amiral voulait que ses officiers fussent des hommes du monde. Je me flatte de penser comme lui. J'ai déjà laissé entendre que la marine appelait les officiers aux fonctions les plus diverses, qu'elle les mettait aux prises avec certaines situations où le tact, l'élégance native, la distinction des manières sont qualités indispensables. On a cité souvent l'aventure de ce commandant de frégate — je voudrais le savoir étranger — qui, rencontrant, au Cap, le duc d'Édimbourg, second fils de la reine Victoria, et reçu par lui en audience quasi solennelle, l'apostrophait sur ce ton imprévu : « Avez-vous de bonnes nouvelles de madame votre mère? Se porte-t-elle bien? Et toute votre famille aussi?... » Je parierais cent contre un que ce commandant ne savait pas, n'avait jamais su danser.... Donc apprenez la danse, vous tous jeunes gens qui vous destinez à la marine, la danse qui vous habituera à marcher dans un salon, qui enhardira votre timidité, qui vous rendra moins gauche avec les jeunes filles, qui, vous donnant l'habitude et le goût du monde, vous préservera de la vie de café et de ses conséquences et qui, par surcroît, vous apprendra qu'on ne traite pas une Altesse Royale comme un vieux copain qu'on retrouve....

Croyez-en, au surplus, l'amiral Courbet, dont l'opinion aura sans doute plus de poids que la mienne : « Sans le monde et la conversation des femmes, a-t-il écrit un jour à une dame de ses amies, le marin devient grossier, insupportable; il tourne à l'ours et à l'ours mal léché. »

Et maintenant que j'ai dit ce que doivent être les officiers de marine, il convient de noter les physionomies spéciales que leur donnent leurs fonctions et leurs grades, à mesure qu'ils parcourent les différents échelons de la hiérarchie navale.

I. — L'AMIRAL

A tout seigneur, tout honneur. Commençons donc cette revue par l'amiral.

La réunion la plus faible de navires placés sous les ordres d'un officier général est une *division*; elle revient à un contre-amiral. Lorsque cette division est stationnée au loin dans des mers étrangères, elle prend le nom de *station navale*. Une *escadre* est la réunion de deux ou de plusieurs divisions et a pour chef un vice-amiral. Toutefois il est d'usage constant que le vice-amiral commande la première division de son escadre, en sorte que dans une escadre de trois divisions, ce qui est le cas de notre escadre de la Méditerranée, il n'y a que deux contre-amiraux en sous-ordres. Le groupement de deux ou plusieurs escadres forme l'*armée navale*; elle devrait avoir pour chef un amiral de France. Par suite de la vacance de cette dignité, ce serait à un vice-amiral qu'écherrait le grand honneur de commander nos escadres réunies. Mais, pour ce qui a trait à ce chapitre, peu importe le grade : entre le vice-amiral et le contre-amiral, les différences sont insensibles; la seule apparente est la place occupée par le pavillon qui flotte dans les airs, au grand mât pour l'amiral, au mât de misaine pour le vice-amiral, au mât d'artimon pour le contre-amiral. A part cela, tout est commun à celui qui a deux ou à celui qui a trois étoiles. Il est l'amiral.

A bord, il est entouré d'honneurs et de luxe, logé, servi comme un prince de la mer. Quand il arbore pour la première fois son pavillon sur un navire, on le salue à coups de canon, l'équipage debout sur les vergues l'acclame en criant : « Vive la République! » la *Marseillaise* est jouée par la musique. Dans la suite, chaque fois qu'il monte à bord, chaque fois qu'il en part, un piquet d'honneur prend les armes et le clairon fait retentir une sonnerie. A la coupée, au sommet de l'échelle qui communique avec l'extérieur, un factionnaire lui présente les armes, tandis qu'il traverse une double haie de six marins faisant le salut militaire. Le commandant du navire qu'il monte porte un titre significatif, celui de *capitaine de pavillon*. Sur ce navire, tout est aux ordres de l'amiral. Son logement est vaste, la peinture en est rehaussée de filets d'or, les meubles sont d'épaisse soie rouge. A sa porte veille sans cesse un factionnaire, qu'une vieille tradition arme d'une hallebarde, comme un suisse de cathédrale. Il a pour son service un grand canot d'apparat tout brillant d'étoiles, de baguettes et d'ornements d'or, ainsi qu'une élégante baleinière artistement dorée. Pendant ses repas la musique se fait entendre. Quand il circule

en embarcation, toutes les autres embarcations s'arrêtent pour le laisser passer devant elles. S'il est en service, un pavillon tricolore marqué d'étoiles blanches flotte à l'avant de son canot ou de sa baleinière, puis, à mesure qu'il défile devant un navire, la garde s'assemble et lui présente les armes, tandis que les clairons exécutent une sonnerie convenue. Un prince seul a de pareils honneurs.

Sa présence à bord entraîne celle d'un officier supérieur, ou général, qui porte le titre de chef d'état-major et qui est son bras droit, l'exécuteur de ses ordres, au besoin de ses désirs. Il a des aides de camp, au nombre de deux, trois, quatre ou cinq, suivant le cas, qui sont généralement du grade de lieutenant de vaisseau. Il a des aspirants spécialement attachés à sa personne. Il a, près de lui, pour centraliser les services auxiliaires de son escadre ou de sa division navale, des officiers du commissariat, de la médecine, et des mécaniciens, qui prennent le titre de commissaires médecins et mécaniciens d'escadre ou de division. Il a une fanfare de vingt à vingt-cinq musiciens ; il amène avec lui un certain nombre de matelots supplémentaires, destinés à fournir des canotiers à ses propres embarcations.... Et malgré cette suite nombreuse l'amiral est l'homme le plus isolé qui soit à bord. Sa grandeur en est la cause. Elle le tient au-dessus du commun des mortels, elle l'éloigne de la vie de ses semblables. Pour lui, point d'intimité, point de camaraderie. Il peut, en vérité, s'entourer d'officiers qu'il connaît, qu'il estime et qu'il aime, mais ceux-ci ne doivent avoir avec lui que des relations assez rares ; d'ailleurs le très haut rang qu'il occupe met obstacle à l'expansion de ses interlocuteurs, moins gradés que lui-même.



L'AMIRAL CLOUÉ EN GRANDE TENUE.

Tout le personnel officier mis à bord à la suite de l'amiral compose ce qu'on nomme la *majorité*. Cette majorité est un nouvel état-major qui vient cohabiter avec celui du navire, sans avoir aucun service commun avec lui, mais qui partage son installation ou, pour mieux dire, qui l'en dépossède. L'amiral,

en effet, s'empare du logement qu'en son absence le commandant occuperait; celui-ci se contente donc de la chambre qui, sans l'amiral, reviendrait à son second; le chef d'état-major doit être logé à son tour, les aides de camp aussi; de telle sorte qu'en vertu des principes de la saine hiérarchie qui veulent qu'on cède la meilleure place à son supérieur, tout l'état-major descend d'un ou de



LA MUSIQUE SUR LE PONT.

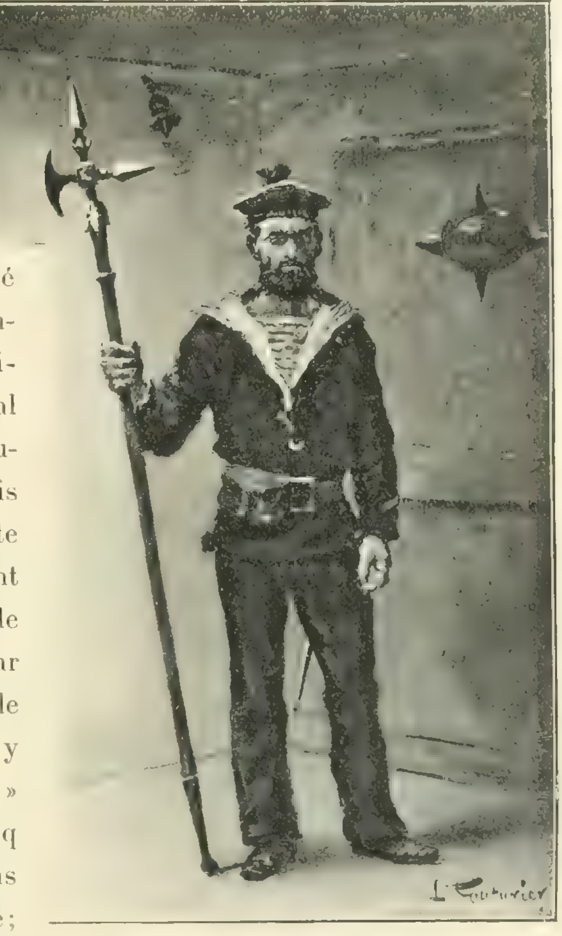
plusieurs crans jusqu'au dernier enseigne qui, au lieu d'avoir une chambre claire et suffisante, risque d'entrer en possession d'un trou noir et mal aéré.

Comme on se fait à tout, lorsqu'on est jeune — et discipliné, les doléances des officiers au sujet de l'envahissement de la majorité ne sont jamais bien longues ni bien amères. Cet inconvénient disparaît d'ailleurs devant d'autres avantages que produit le voisinage immédiat d'un grand chef. Seul l'officier en second du navire manifeste une mauvaise humeur plus persistante. Il prend mal son parti du surcroît de travail que lui donne la présence de l'amiral.

Réception du commandant à la coupée.



Son service est plus compliqué, puisqu'il doit satisfaire à la fois aux exigences de son commandant et à celles de l'amiral et de son chef d'état major ; aussi il envoie, *in petto*, à tous les diables l'encombrante majorité. Ce qui l'exaspère, par-dessus tout, ce sont les musiciens, gens bizarres et toujours un peu « bohèmes », manquant d'esprit militaire, assez mal tenus en général et donnant trop souvent autour d'eux le spectacle de leur désœuvrement. Pas mal d'officiers, épousant les idées particulières de l'officier en second sur ce sujet, en arrivent à maugréer contre la musique avec une vivacité réjouissante. Certes les *concerts* donnés par les vingt et quelques musiciens embarqués sur un navire amiral pèchent souvent par le fini de l'exécution. Les dilettantes sont mieux servis au Conservatoire que sur la dunette d'un vaisseau. Il y a parfois, souvent même, des parties de clarinette ou de trombone cruellement massacrées par l'artiste improvisé et nautique à qui le chef de musique les a confiées. Il y a aussi les interminables « études » faites à la fois par quatre ou cinq instruments discordants. Néanmoins la musique à bord a son bon côté ; elle est, quoi qu'on en dise, une distraction réelle, qui met l'équipage « en mouvements de gaieté », suivant l'expression d'un capitaine de vaisseau du XVIII[e] siècle qui demandait des musiciens pour tous les navires. Ridicules quand elles veulent s'attaquer à de la grande musique, les fanfares des amiraux peuvent se tirer honorablement de morceaux simples et d'une allure militaire. Bien mal avisés sont ceux qui demandent qu'on les supprime. Il faut souhaiter qu'on n'exaucera pas leurs vœux. Rien ne vient à point comme un air de musique, et surtout un air de danse, pour cimenter au loin les bonnes relations



LE HALLEBARDIER DE L'AMIRAL.

de pays à pays. Et rien ne dispose mieux un amiral étranger qu'une réception au bruit de son hymne national. Dans un voyage comme celui de l'amiral Gervais à Cronstadt et dans les pays du Nord, la présence d'une musique était indispensable.

L'amiral réside presque toujours sur le navire le plus puissant de la force navale qu'il commande. On a pensé quelquefois à faire revivre un usage de l'ancienne marine qui attribuait pendant le combat à l'amiral un navire léger, pouvant se rendre indépendant du gros de l'armée navale et dont les signaux se verraient mieux; mais nos amiraux semblent peu partisans de cette mesure, ils sont de l'avis de Suffren qui la trouvait blessante pour son amour-propre. Nos chefs d'escadre tiennent à honneur d'être au premier poste de combat : ils estiment que dans la mêlée les signaux seront rares et souvent inutiles, ils veulent être au plus fort de l'action.

Jusqu'à une époque récente, l'amiral avait à sa table tous les officiers supérieurs présents à bord. C'était, dans une escadre : le commandant, le chef d'état-major, le second, le premier aide de camp (capitaine de frégate), le médecin, le commissaire, le mécanicien d'escadre, l'aumônier et parfois un ingénieur. Dans une station navale, le personnel était moindre, mais le contre-amiral avait encore pour commensaux habituels le commandant, le chef d'état-major, le second, l'aumônier, le médecin et le commissaire de division. L'amiral, comme chef de maison, tenait le haut bout de la table, il présidait le repas comme on préside une conférence de diplomatie. Chaque parole tombée de sa bouche dans cette imposante réunion d'officiers très galonnés prenait une gravité officielle; ses appréciations sur la qualité d'un plat, sur le degré de cuisson du potage avaient la valeur d'une décision péremptoire, d'un ordre de service. Les convives ne pouvaient avoir d'autre opinion que celle de ce chef hiérarchique, toujours dans l'exercice de ses fonctions. Ces agapes biquotidiennes étaient superbes de solennité et de décorum, mais elles étaient fort désagréables pour tous, car elles se renouvelaient pendant deux ans consécutifs entre les mêmes personnages. Elles ont heureusement disparu de nos mœurs maritimes. Une décision qui date de quelques années a donné, sur les bâtiments amiraux, un *carré* aux officiers supérieurs, et l'amiral n'a plus à sa table que deux personnes, le commandant et le chef d'état-major. Les officiers supérieurs y ont gagné en liberté, puisqu'ils sont maintenant les maîtres chez eux et non plus les perpétuels invités de l'amiral; ce dernier y a gagné aussi en indépendance : il n'a plus à offrir matin et soir un « grand » déjeuner et un « grand » dîner, ce qui était le cas avec ses huit ou neuf convives; en outre, quand il veut

recevoir, il peut étendre plus aisément le cercle de ses invitations. Les salles à manger de bord ne sont pas démesurément grandes et lorsque l'amiral avait de fondation neuf personnes à sa table, il ne pouvait jamais réunir à la fois plus de six ou sept invités.

L'indemnité qui, sous le nom de *frais de table*, est attribuée aux amiraux pour tenir leur maison et traiter leurs convives varie suivant les parages où ils se trouvent avec leur navire. Il y a trois tarifs, l'un pour la France, deux pour les pays d'outre-mer selon leur éloignement. C'est ainsi qu'un vice-amiral reçoit 21000, 26000 ou 28000 francs par an, lorsqu'il a le titre de commandant en chef; s'il n'est qu'en sous-ordres, il touche 17500, 22000 ou 21500 francs. Le contre-amiral commandant en chef reçoit 19000, 24000 ou 25500 francs, tandis qu'en sous-ordres il émarge seulement 15500, 19500 ou 21000 francs. Si l'on se rappelle que le vice-amiral a pour solde à la mer 21500 francs et le contre-amiral 14400, on voit que les frais de table augmentent le traitement dans de fortes proportions; mais il faut songer que les obligations sont lourdes aussi. Les grosses fortunes ne s'édifient pas au service de l'État, même dans les hauts grades de l'armée ou de la marine.

L'amiral ne commande pas plus son propre navire qu'il ne commande les autres navires placés sous ses ordres. Son autorité est, bien entendu, supérieure à celle du capitaine de pavillon, mais elle ne s'exerce que comme contrôle général, comme direction très haute. Il n'entre pas dans le détail du service. Il prescrit à son capitaine de le transporter de tel port à tel autre, comme il ordonnerait à un bâtiment quelconque de se rendre ici ou là. Le commandant appareille et mouille son navire, il prend toutes les mesures indiquées en vue de la navigation, sans que l'amiral intervienne; il reste donc littéralement le « commandant ». L'amiral n'a, au point de vue de la sûreté du vaisseau qu'il monte, que la seule responsabilité de la *route à suivre*. Encore le capitaine de pavillon est-il tenu de le prévenir s'il estime cette route dangereuse. En fin d'année, et plus souvent, s'il le juge convenable, l'amiral passe une inspection minutieuse de ses bâtiments, y compris le navire où il loge; après quoi il note tout le personnel placé sous ses ordres. Il a donc les attributions d'un chef très élevé. Il n'est pas toujours facile à un amiral de se confiner dans ce rôle de grand chef et de ne pas empiéter sur les fonctions de capitaine. Quand on a longtemps et activement commandé, on éprouve quelque peine à ne plus agir par soi-même. C'est pourtant une chose fort importante que de laisser l'initiative à ceux qui doivent en avoir et en montrer à l'occasion. Et, d'ailleurs, la part qui reste à un amiral est assez large pour employer les

meilleures de ses facultés. Lisez ce qu'en pensait Colbert : « Le vrai génie du commandement est celui qui, ne faisant rien, fait tout faire, qui pense, qui arrange, qui invente et qui est attentif à ne rien laisser au hasard, la plus grande attention étant de bien connaître les hommes qu'il a sous lui afin de les bien placer quand il s'agira d'exécuter. »

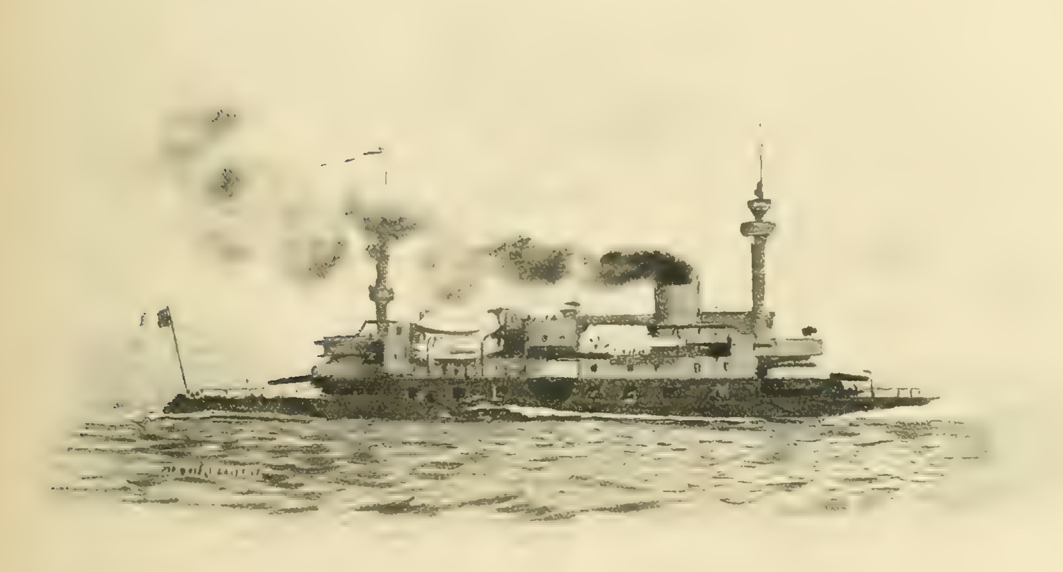
Commandant une escadre, l'amiral doit poursuivre sans cesse la préparation



LE CANOT DE L'AMIRAL.

à la guerre, exciter le zèle de ses subordonnés, l'empêcher de se ralentir et faire que chaque manœuvre, chaque exercice réalisent un progrès sur la manœuvre et l'exercice précédents. Commandant une station navale, l'amiral a ses fonctions doublées d'une part de politique et de diplomatie, dont l'importance a inspiré au prince de Joinville les lignes suivantes : « Le rôle d'un amiral est quelquefois fort difficile. Un ambassadeur surpris sans instructions par des événements graves se borne à faire quelques réserves et à en référer à son gouvernement pour les décisions à prendre; ou bien, s'il est informé des intentions du cabinet qu'il représente, il prend l'initiative et agit suivant ce qu'il croit conforme à la

politique de son pays. Cette action est toute diplomatique : ce sont des paroles dont rarement la portée va jusqu'à engager un gouvernement d'une manière irrévocable; on a la ressource de désavouer et de changer l'ambassadeur. Il en est autrement d'un amiral qui, sur les lieux et la force à la main, ne peut guère laisser faire, faute d'instructions, ce qu'il sait être contraire à l'intérêt du pays, et qui, d'un autre côté, en prenant sur lui d'agir, peut aller si loin qu'il n'y ait plus de retour. » Dirai-je que ces considérations datent de quarante ans, et qu'elles ont été écrites avant le télégraphe électrique, avant son installation sur les points du globe les plus éloignés. Certes, alors, la position d'un amiral devait être souvent



LE « HOCHE » A TOUTE VAPEUR.

délicate : isolé dans sa station, privé de nouvelles récentes de son pays, manquant du moyen de communiquer, il ne pouvait prendre conseil que de lui-même et portait seul la responsabilité d'événements souvent très graves. A présent, les conditions sont tout autres, chaque cas embarrassant est soumis au ministre par un télégramme expédié en toute hâte, et l'attente fiévreuse de sa réponse est la seule angoisse que connaissent les successeurs des Baudin, des Roussin, des Jurien de la Gravière. Jadis tout marin pouvait se croire destiné à jouer au delà des mers un rôle à la Talleyrand. Les progrès de la mécanique et de la physique — qui ont d'ailleurs tué la diplomatie — ont amoindri l'action des amiraux en station lointaine. Mais si leurs attributions politiques ont diminué, leurs devoirs militaires n'ont pas varié. Ils seront, au jour de la lutte, les dépositaires d'une

fraction des forces vives du pays et rien ne doit les distraire des nobles responsabilités qui pèsent sur eux. « Une escadre, comme une armée, est un grand corps qui se meut et qui agit suivant la volonté qui lui est imprimée, mais ce corps n'a de force et de valeur qu'en vertu de l'éducation qu'il a reçue[1]. »

Cette éducation a le champ vaste. Elle est à la fois militaire et morale, elle comprend tout ce qui fait le marin et encore tout ce qui fait l'homme de devoir. Aussi, pour la mener à bien, faut-il à l'amiral de multiples et de grandes qualités. Au premier rang de celles-ci, bien avant le savoir, avant même le talent, je n'hésite pas à placer le caractère. J'entends l'énergie qui permet de suivre la route tracée sans jamais en dévier, j'entends la volonté qui permet d'atteindre le but marqué sans jamais s'en laisser détourner. Un chef d'escadre a charge d'âmes. Son devoir est d'être, comme les preux d'un autre âge, toujours à la veillée des armes. S'il a cette constance de pensée vers l'accomplissement de sa mission, il est assuré de briller parmi ses pairs et, pour peu que les événements s'y prêtent, de tracer dans l'histoire un sillon lumineux. Le caractère domine tout chez un chef militaire : il inspire la confiance, il suscite l'enthousiasme, il rend léger le sacrifice. C'est le caractère qui a placé si haut dans le souvenir des marins les noms des Roussin, des Pierre, des Courbet, des du Petit-Thouars, pour ne parler que des morts. C'est le manque de caractère qui a perdu les Brueys et les Villeneuve. « Le vrai courage, a dit La Rochefoucauld, consiste dans la force d'âme pouvant s'élever au-dessus des troubles que le danger fait naître. »

II. — LE COMMANDANT

« Maître après Dieu sur son bord », dit de lui une vieille formule. Et, de fait, nulle autorité n'est plus grande ni plus haute que la sienne, puisqu'à certaines heures critiques et solennelles il a droit de vie et de mort sur ceux qu'il commande. Mais, même en dehors de ces circonstances exceptionnelles, combien son rôle est grave : il reçoit en dépôt sacré un navire, c'est-à-dire que l'on confie à son honneur une fraction de la puissance du pays ; il est le chef immédiat des officiers et des matelots mis à bord, c'est-à-dire qu'il doit en tirer le meilleur parti possible, faisant plier les natures rebelles, domptant les plus fougueuses, utilisant les plus ingrates ; il est responsable de la valeur de son vaisseau, c'est-à-dire qu'il doit former un tout homogène des mille éléments humains et matériels dont il dispose, imprimer un mouvement normal à cet

1. Prince de Joinville, *Études sur la marine*, p. 2.

ensemble complexe, le dominer incessamment, le pénétrer de sa volonté. Il est à la fois la tête et le cœur du navire, bien différent en cela de l'amiral, qui n'est guère à son bord qu'un personnage de marque, maintenu en dehors et au-dessus de tous les petits incidents de la vie courante.

Devant l'ennemi, le commandant fera d'un seul mot agir sa puissante machine



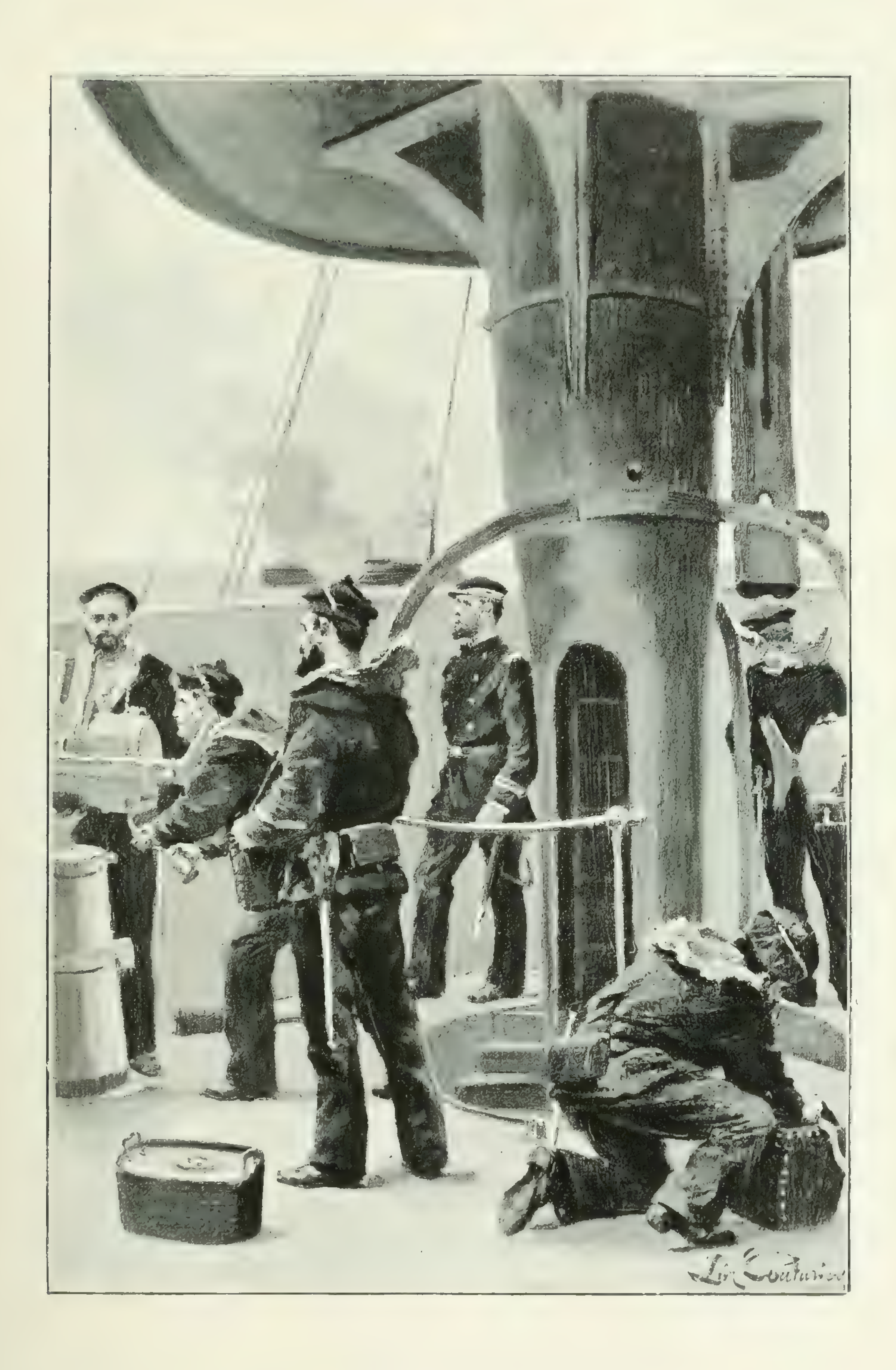
LA SALLE A MANGER DU COMMANDANT.

de guerre; dans une mer en furie, il soutiendra la lutte contre les éléments déchaînés; dans un échouage, il sauvera de la mort ses compagnons d'infortune. Partout et toujours il sera la voix qui commande, la voix qui encourage, la voix qui entraîne, la voix qui ordonne. L'amiral Jurien a supérieurement parlé du rôle de commandant : « Toute carrière militaire, dit-il, présente deux phases distinctes. Dans la première on obéit à l'impulsion d'autrui; dans la seconde il faut prendre conseil de soi-même. Où la responsabilité commence, le zèle ne

peut plus suffire. Si l'esprit fléchit sous ce fardeau, il faut se résigner aux rôles subalternes. Dans la marine, on subit cette épreuve plus tôt que dans l'armée de terre, où souvent on parvient à des grades élevés sans y avoir été exposé jamais. L'officier de marine, quelque chétif que soit le navire qu'il monte, est comptable d'une portion de l'honneur du pays. Le pont de son bâtiment, c'est le territoire national. Il emporte avec lui la patrie et les droits du souverain. Il jouit d'une autorité sans bornes et sans partage, mais il ne peut partager non plus avec qui que ce soit sa responsabilité. A tous les incidents, c'est lui qui doit répondre. Qu'un brisant se montre sous sa proue; que le navire se couche sous une rafale imprévue; que la mâture se brise; qu'une voie d'eau ou un incendie se déclare; qu'une division ennemie apparaisse à l'horizon, c'est vers lui, à l'instant, que tous les yeux se tournent. Il est prévenu, qu'il avise! Il semble que ces graves événements le concernent seul et qu'il ne doive plus rencontrer dans ses officiers ou dans son équipage que les instruments passifs de sa décision. Cette décision même, il faut qu'il la prenne pour ainsi dire d'instinct. On l'éveille en sursaut : le danger est pressant; ses ordres doivent avoir la rapidité de l'éclair, sous peine d'arriver trop tard. De combien de marins cet état perpétuel d'appréhensions et d'angoisses n'a-t-il pas troublé le sommeil! Le criminel bourrelé de remords trouve un oreiller plus paisible que l'officier de marine qui, n'étant pas né pour le périlleux honneur du commandement, ose en affronter les redoutables chances. C'est donc à ce point de sa carrière qu'un officier d'avenir se dessine; c'est alors seulement qu'on peut juger si l'écolier est fait pour devenir maître à son tour. »

Les règlements maritimes imposent au commandant des devoirs impérieux, et ils le font en termes sévères qui ajoutent encore à leur absolutisme. En cas de perte de son bâtiment il doit, sous peine de mort, l'abandonner le dernier. Si la perte est due à sa négligence ou à son impéritie, il est puni de la destitution ou de la privation de commandement. S'il a éprouvé une avarie quelconque, s'il a causé un abordage, un échouage, un accident grave, il est passible de la destitution, et si, dans ces circonstances critiques, il n'a pas pris toutes les mesures propres à sauver son navire de la perte totale, il est passible de peines plus fortes. Devant l'ennemi, toutes ses fautes sont punies de mort : à mort le commandant coupable d'avoir amené son pavillon lorsqu'il était encore en état de le défendre; à mort le commandant coupable de n'avoir pas maintenu son bâtiment au poste de combat; à mort le commandant coupable de s'être séparé de son chef. Si l'ennemi est égal ou inférieur en forces, le commandant doit l'attaquer, sous peine de la destitution; il doit aussi secourir

Dans la hune pendant le combat.



un bâtiment français ou allié poursuivi par l'ennemi; il doit encore poursuivre soit les vaisseaux de guerre, soit les bateaux marchands fuyant devant lui; il doit enfin secourir tous les bâtiments amis ou ennemis implorant son assistance dans la détresse.

Voyez d'ailleurs, pour comprendre l'étendue de ses devoirs, quelle est la formule par laquelle un commandant transmet à son successeur l'autorité effective. Tout l'équipage est rassemblé sur le pont; les officiers, les maîtres, sont présents, en armes et épaulettes. Alors le commandant qui s'en va, s'adressant à ses hommes, doit prononcer cette phrase, que je trouve superbe dans sa concision même : « Officiers, sous-officiers et marins composant l'équipage du..., vous reconnaîtrez à l'avenir pour votre commandant l'officier [un tel] ici présent, et vous lui obéirez dans tout ce qu'il vous commandera pour le bien du service et le succès des armes de la France ».



LE COMMANDANT SUR LA PASSERELLE.

La tâche qui incombe au capitaine est donc lourde entre toutes, elle exige les qualités les plus hautes et les plus diverses : une extrême activité physique, un vaste ensemble de connaissances, une grande force morale pour s'élever au dessus des épreuves, une énergie peu commune pour imposer une direction

générale à tant de volontés particulières, un sang-froid indémontable qui, dans les conjonctures les plus hasardées et les plus inattendues, laisse à l'esprit la faculté de concevoir rapidement les moyens propres à sauver le navire et l'honneur du pavillon.

La position du commandant à bord et ses principaux privilèges tendent à le maintenir dans la haute région où les ordonnances l'ont placé. Son logement est isolé; un factionnaire garde sa porte, et, comme pour l'amiral, ce factionnaire est toujours armé. Nul ne doit pénétrer chez lui sans s'être fait annoncer par un timonier. Il donne audience comme un ministre. A sa table il a pour unique commensal le second du bord, si du moins cet officier est capitaine de frégate. Il dispose d'un canot, armé par dix, douze ou quatorze hommes pris dans l'élite de l'équipage, et d'une baleinière de sept nageurs également choisis parmi les meilleurs du bord. A la coupée, le maître qui le reçoit le gratifie d'un coup de sifflet d'honneur excessivement allongé. Paraît-il sur le pont, tout le monde s'écarte pour lui laisser passage et les hommes prennent la position d'immobilité; le côté de la dunette ou du gaillard d'arrière qu'il choisit pour promenade est déserté à l'instant même; l'officier de quart ne fait plus rien, ne commande plus rien sans le prévenir ou sans lui demander avis. Il devient le *deus ex machinâ.*

Du reste, le commandant qui tient à conserver tout son prestige doit se montrer le moins possible. S'il ne quitte guère son logement, s'il ne fait sur le pont que de rares apparitions, on aura pour ce chef si peu prodigue de sa présence un respect plus grand, et sa réserve le servira tout autant que les plus brillantes qualités. Les meilleurs commandants ont un art tout particulier pour vivre loin du brouhaha du bord, sans rien ignorer pourtant de ce qu'ils doivent connaître; tout se passe et se fait avec leur participation; mais ils ne se montrent que dans les circonstances solennelles : on ne les aperçoit qu'au moment de l'appareillage, du mouillage, des exercices généraux. Les subalternes, en les voyant apparaître, sentent d'instinct que la minute est grave et ils sont prêts à redoubler d'ardeur ou d'activité.

Quelques commandants poussent à l'excès le soin de ne pas se produire devant l'équipage. En rade, ils ne font que traverser le pont pour embarquer dans leur canot et se rendre à terre. A la mer, ils choisissent, pour prendre l'air, l'heure du crépuscule, l'heure nocturne où, suivant l'expression populaire, tous les chats sont gris; ils fuient résolument tous les regards et toutes les conversations. Une telle attitude a l'avantage de leur assurer le prestige forcé qu'ils ambitionnent, mais elle a l'inconvénient de leur faire une vie cruellement triste. Or leurs devoirs les plus stricts, en les mettant aux prises avec de hautes

et redoutables responsabilités, leur imposent déjà une existence bien austère. Si donc ils se confinent dans un isolement trop absolu, les joies du pouvoir doivent leur sembler singulièrement réduites.

Les marins qui comprennent ainsi leur mission de capitaines sont des chefs plus redoutés qu'aimés. En sont-ils meilleurs pour cela? En aucune façon.



LE SALON DU COMMANDANT.

Il est nombre d'officiers qui se sont montrés d'excellents chefs, sans se complaire dans le système de rigueur cher à quelques-uns de leurs collègues; ils ont cru qu'on peut régner autrement que par la terreur et qu'on doit, sans risquer de déchoir, remplacer la crainte par la sympathie. La froideur ne leur a pas fait l'effet d'être le gage indispensable de la dignité de leurs fonctions. Ils ont, en résumé, fait la preuve évidente qu'un officier commande bien si, indulgent sans faiblesse, énergique sans despotisme, affectueux sans

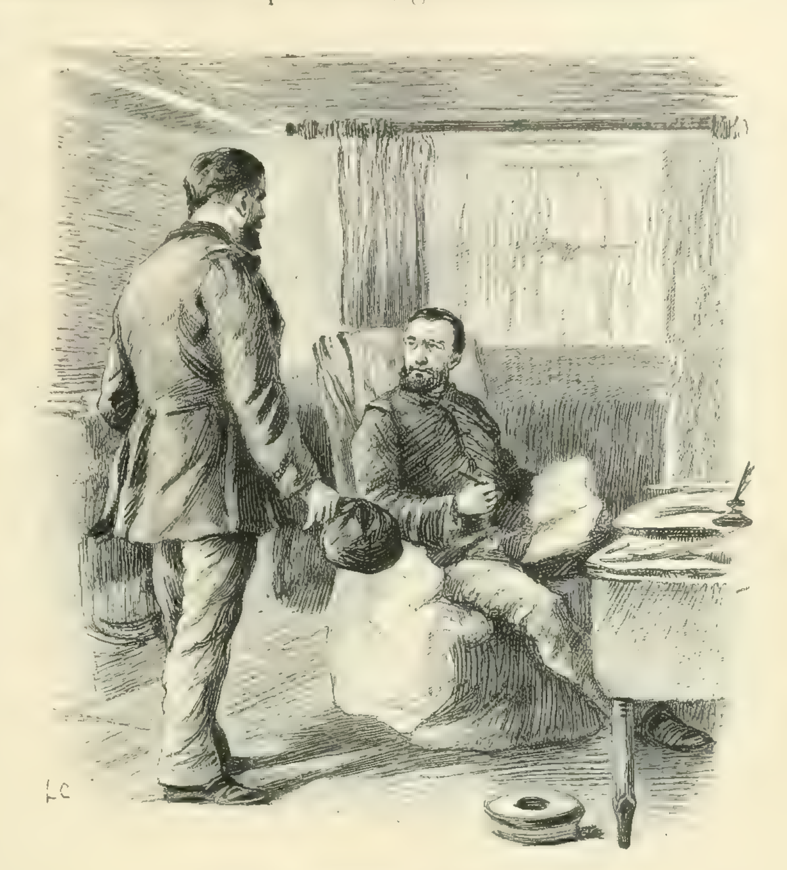
familiarité, il sait se faire aimer de ses subordonnés. C'est Bossuet lui-même qui a dit cette parole : « Quand on a le pouvoir de se faire craindre, la puissance de se faire obéir, il y a de la gloire à se faire aimer ».

On a vu plus haut que la faculté de commander un navire s'arrêtait au grade de lieutenant de vaisseau. Les officiers de ce grade sont aptes à commander les avisos-torpilleurs, les canonnières de toutes grandeurs, les avisos de flottille, les torpilleurs de toutes les classes ; les capitaines de frégate commandent les croiseurs de 2e et de 3e classe, les croiseurs-torpilleurs, les garde-côtes de 2e classe, les avisos-transports, les transports de 1re et de 2e classe ; les capitaines de vaisseau reçoivent le commandement des cuirassés d'escadre ou de croisière ; les garde-côtes de 1re classe, les croiseurs cuirassés, les bâtiments-écoles. Certaines divisions navales peu importantes, telles la division de la mer des Indes et celle du Pacifique, sont commandées par des capitaines de vaisseau qui prennent le titre de chefs de division ; mais ces officiers, tout en ayant plusieurs navires sous leurs ordres, n'en exercent pas moins le commandement effectif du navire qu'ils montent, à la différence de l'amiral qui, lui, n'a que la direction générale de tous ses bâtiments.

Le commandant reçoit chaque jour à sa table tout officier supérieur embarqué à son bord, à un titre quelconque. L'aumônier, qui jouit de certaines prérogatives d'officier supérieur, est également son convive. Une indemnité de frais de table lui est allouée par jour d'après trois tarifs, applicables l'un en France, les deux autres dans les pays d'outre-mer. Le capitaine de vaisseau commandant une division navale touche ainsi journellement 38 fr. 80, 48 fr. 50 ou 51 fr. 75, soit, au bout de l'année, une somme de 14 000, 17 500 ou 18 600 francs. Le capitaine de vaisseau commandant un simple bâtiment touche, suivant les parages, 10 500, 13 000 ou 14 000 fr. Avec cette allocation les capitaines de vaisseau ont à traiter leur capitaine de frégate second ; ils touchent en outre, pour tout officier supérieur ou pour tout aumônier présent à bord, une indemnité variant, suivant les cas, de 5 à 7 francs par jour. Les capitaines de frégate ont pour frais de table 7000, 8700 ou 9300 francs ; les lieutenants de vaisseau, 5200, 6500 ou 7000.

Ces sommes, qui peuvent à première vue paraître élevées, doivent être considérées comme de véritables frais de représentation. Un commandant est tenu à un certain train de maison et il a, de ce chef, des dépenses assez fortes. S'il visite des parages fréquentés par des navires étrangers, s'il se trouve dans quelque riche colonie, il est forcément obligé à des réceptions qui ne laissent pas d'être dispendieuses. Les indemnités supplémentaires de frais de table lui permettent de faire convenablement les choses. Elles ont le

malheur de constituer un avantage inhérent au corps des officiers de vaisseau. Aussi les autres corps de la marine s'en montrent-ils jaloux, ils répètent avec une insistance désobligeante que les commandements sont des mines d'or. Je ne prétends pas que les commandements ne procurent, grâce aux frais de table, aucune amélioration de la solde; mais si mine d'or il y a, elle n'est pas inépuisable. On commande environ deux ans dans le grade de lieutenant de vaisseau, un an ou deux dans le grade de capitaine de frégate, trois ans au plus dans le grade de capitaine de vaisseau, ce qui fait, au maximum, sept années de commandement dans tout le cours d'une carrière longue de quarante années. Ce n'est point excessif. Quant à la légitimité de cet avantage, qui pourrait se refuser à la reconnaître? N'est-il pas juste que celui qui assume une lourde et redoutable responsabilité n'en tire quelque compensation?



CHEZ LE COMMANDANT EN SECOND.

III. — LE SECOND

Si le commandant ne doit pas prodiguer sa présence, le second doit, au contraire, multiplier la sienne. Il faut qu'il aille, qu'il vienne, il faut qu'on le voie dans la batterie, dans le faux pont, car on a besoin de lui partout à la fois; il est le pivot sur lequel fonctionne le système entier.

Les règlements, et les usages plus encore que les règlements, ont établi que le second est l'homme indispensable, sans qui rien ne marcherait, dont la

vie communique la vie au navire, dont le souffle anime cette gigantesque machine. Il n'a donc pas une minute à lui, depuis l'heure de l'armement jusqu'à l'heure du désarmement; il est debout bien avant l'aurore; il n'est étranger à rien de ce qui se passe; à tout instant, on vient prendre ses ordres, et, comme cela ne suffit pas, on vient encore l'avertir de l'exécution de ses ordres; nuit et jour, il est questionné, sollicité, dérangé; à chaque seconde, on frappe à sa porte pour lui soumettre une question à trancher, une affaire à régler, un mouvement à ordonner; il a des conférences sans fin avec tous les maîtres, en particulier avec le capitaine d'armes, qui est, sous sa direction, le grand justicier du bord.

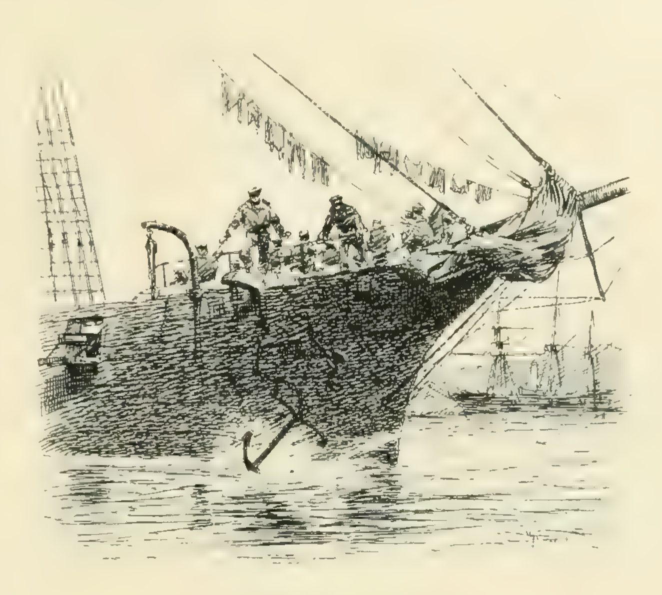
Avec la centralisation à outrance de tout le service entre les mains d'un seul, il arrive que le moindre des oublis, la plus courte des absences de cet homme indispensable détruisent l'équilibre, rompent la marche des choses, et troublent l'ordre accoutumé. Cette centralisation fait donc du second un prisonnier qui ne peut s'absenter un seul instant, sans risquer de détraquer la machine confiée à ses soins. Les descentes à terre, les promenades hygiéniques au milieu des vertes campagnes lui sont interdites : il est le serf attaché à la glèbe. Une chaîne invisible, mais plus solide qu'une chaîne de fer, le retient à son navire; on dit de lui qu'il est le chien du bord. Allez dans les ports et vous n'entendrez parler que de la *corvée* de second.

Sur les grands navires, on a eu la charité d'adjoindre au second un officier et un aspirant, pour l'assister dans ses fonctions aussi multiples qu'ininterrompues. C'est un soulagement réel pour lui, mais cela ne diminue pas son asservissement au bord. Le commandant continue à ne transmettre ses ordres qu'au second; il a toujours et sans cesse besoin du second; son esprit n'admet pas un seul instant que le second ne soit pas là, toujours prêt à répondre à ses questions. Et le second reste là, prisonnier quand même, malgré la présence de l'officier qui lui est adjoint.

Les règlements, d'ailleurs, veulent qu'il ne s'absente jamais en même temps que le capitaine. Mais la somme de liberté de chacun de ces deux chefs est loin d'être égale. Le commandant s'adjuge la plus grosse part, en vertu du principe *quia nominor leo*; il s'alloue généreusement toutes facilités pour les promenades à terre, pour les sorties qui lui conviennent. Quant à son subordonné immédiat, « il s'arrange comme il peut », il va à terre en courant, revient à bord de même et se hâte de reprendre son collier de misère avec la précipitation d'un écolier pris en faute.

Quoi qu'il en soit, la position de second est fort utile pour compléter l'éducation professionnelle d'un officier de marine; grâce à elle, il pénètre dans les plus petits détails de son métier, il se rend compte des mille obstacles à vaincre

pour mettre un navire au point, il se prépare excellemment à bien commander plus tard. Il doit avoir pour qualités primordiales l'ordre et la méthode ; s'il joint à ces qualités une grande égalité d'humeur, une non moins grande quiétude d'esprit, il a des chances d'être à la hauteur de sa tâche. Si, au contraire, il est nerveux, impatient, inquiet, tout l'ordre et toute la méthode dont il est capable ne lui serviront de rien; sa nervosité annihilera ses plus sages dispositions, et il fera, sans aucun doute, un fort médiocre second. De cette constatation il appert que, pour bien remplir cette fonction délicate, il faut avoir reçu du ciel, à son berceau, des dons particuliers, ce qui donne raison à l'aphorisme : « On devient capitaine, il faut naître second ». Et, poussant le raisonnement jusqu'au bout, il est permis d'avancer que tel officier, après avoir été remarquable en sous-ordre, peut être un commandant des plus ordinaires, un amiral des plus effacés, un chef d'escadre des moins brillants.



« TRIBORD, MOUILLEZ ! »

Chargé du détail général du bord, le commandant en second n'a pas de poste déterminé, sauf en certaines circonstances. Son premier et principal devoir est d'aller partout où il le juge nécessaire pour activer un mouvement, mettre en train un exercice, surveiller le nettoyage intérieur et extérieur du navire, assurer la bonne tenue du bord, c'est-à-dire la belle ordonnance du personnel et la suprême propreté du matériel, qui sont les plus constantes et les plus vives préoccupations des officiers de vaisseau. Outre les visites fréquentes qu'il fait dans le navire à toute heure de la journée, il passe chaque matin l'*inspection* en règle de la cale des faux-ponts, des batteries et du pont des gaillards, allant voir tous les coins et recoins sans en oublier un seul. Le second s'assure ainsi de l'ordre qui existe à bord. En même temps, il se rend compte de ce qui est à faire, et il l'indique immédiatement aux différents maîtres qui le suivent et l'accompagnent dans cette tournée à travers les profondeurs du bâtiment. En arrivant sur le pont, il y trouve l'équipage aligné méthodiquement

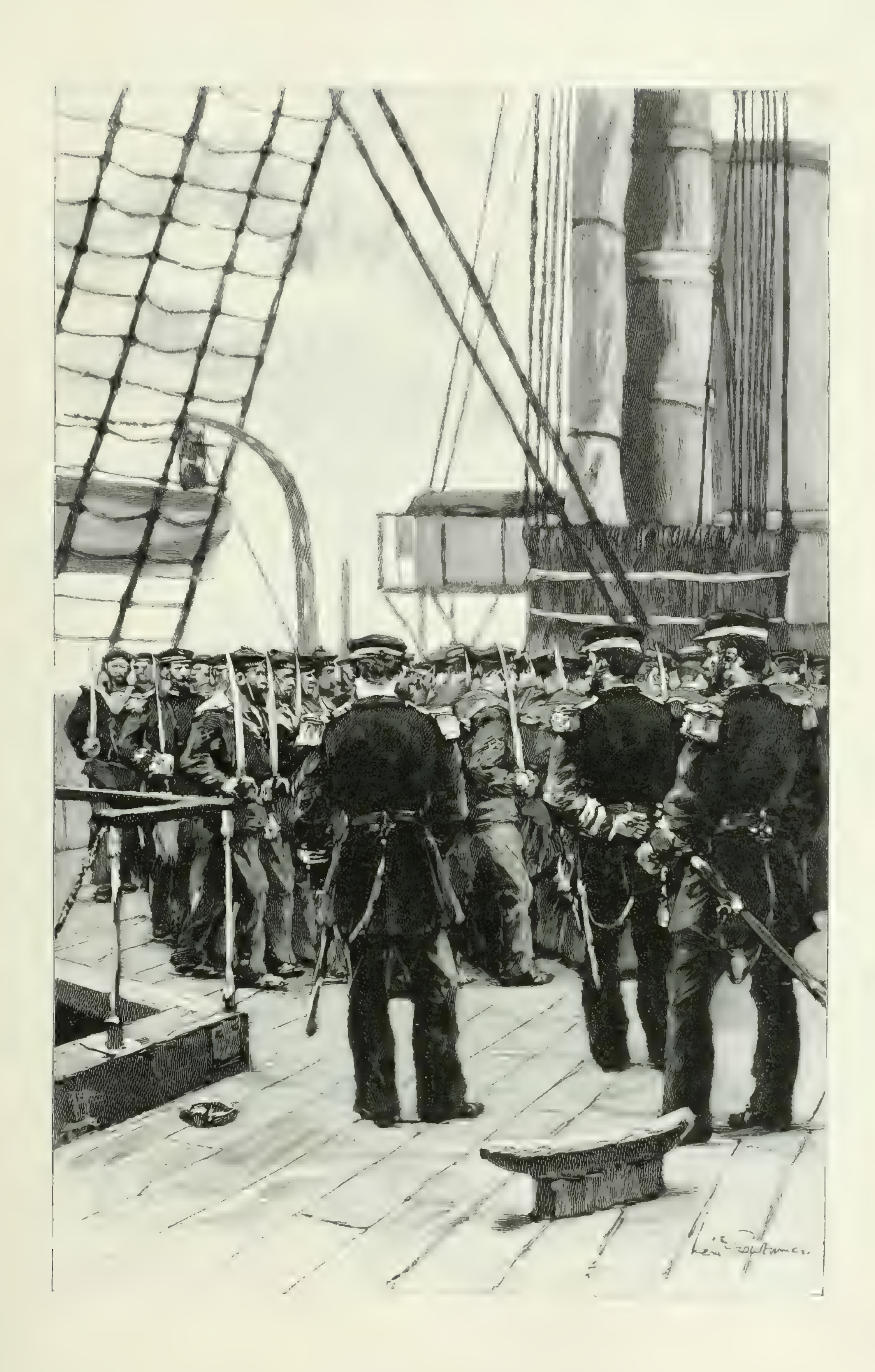
et il peut le passer en revue, s'il le juge convenable. Le commandant n'a coutume que de passer deux fois par semaine cette inspection minutieuse, le mardi pour le matériel, le dimanche pour le matériel et le personnel. Ainsi espacées, les inspections du commandant sont plus solennelles. Sur les grands navires elles se terminent, le dimanche, par un défilé qui ne fait qu'ajouter au prestige du chef.

Lors des manœuvres générales, le second se tient sur le gaillard d'avant. En cas de mouillage, il fait couper l'amarrage qui retient l'ancre sur son *mouilleur*; en cas d'appareillage, il fait remettre l'ancre à son poste, par le moyen du *capon* et de la *traversière*, après que l'équipage a viré la chaîne au cabestan. Pendant le combat il est aussi sur l'avant, mais, en réalité, son poste est partout où il l'entend, car il doit s'occuper de faire réparer les avaries qui surviennent, de veiller à l'exacte distribution des poudres et projectiles, d'activer le service des pièces, des torpilles, de la machine et des chaudières. Son rôle est celui du « sergent de bataille » de La Fontaine,

> ... allant en chaque endroit
> Faire avancer ses gens et hâter la victoire.

Le second d'un navire commandé par un capitaine de vaisseau est, en principe, du grade de capitaine de frégate; le second d'un capitaine de frégate est un lieutenant de vaisseau; le second d'un lieutenant de vaisseau est soit un lieutenant de vaisseau, soit un enseigne. Le capitaine de frégate, second, est, on l'a vu, admis à la table du commandant; le lieutenant de vaisseau et l'enseigne, seconds, ont leur couvert mis à la table des officiers ordinaires. A ce point de vue, ils ont un avantage réel sur le capitaine de frégate : celui-ci, en effet, simple invité à la table de son chef, n'a pour se retirer, après le repas, que sa chambre, son unique chambre; les lieutenants et enseignes, seconds, ont, en plus de leur chambre, le salon commun des officiers où ils peuvent échanger quelques causeries avec des camarades. Ainsi donc, par une contradiction singulière, le passage à un grade supérieur n'entraîne pas toujours un accroissement de bien-être. La marine est féconde en vicissitudes pareilles. Un officier qui vient de commander peut être désigné, du jour au lendemain, pour servir de second : hier il était chef, aujourd'hui il est en sous-ordres; hier il avait initiative et autorité, aujourd'hui il n'est plus qu'un agent d'exécution; hier il était logé spacieusement, aujourd'hui il est à l'étroit dans une chambre modeste. Cette chambre même ne le défend pas des importuns : on vient l'y consulter, l'y relancer à toute heure du jour et de la nuit; il ne peut s'y isoler. Le veut-il, d'ailleurs, que ses yeux se dirigent sur mille choses qui lui rappellent son servage : les

Le défilé après l'inspection.



clefs des soutes à poudre, de la cale au vin et de la cambuse sont pendues aux murs de sa cellule, côte à côte avec des tableaux de liste d'appel, de rôles et de consignes aux en-tête historiés par des scribes en veine de calligraphie.

Il serait possible de diminuer l'esclavage du second. Il suffirait d'inscrire dans les règlements un article qui le déchargerait sur les officiers de tout ce qui touche aux exercices et à la partie technique du métier. Actuellement il rassemble chaque jour les maîtres en un *rapport*, où il reçoit leurs observations et où il leur assigne leurs devoirs respectifs. S'il réunissait les officiers au lieu des maîtres, il lui serait loisible de leur confier la surveillance et la direction de ce qui intéresse chacun d'eux; il n'aurait plus alors qu'à assurer l'ordre intérieur et le maintien de la discipline. Mais cette réforme n'est pas prochaine, et le second restera pour longtemps encore la cheville ouvrière qui, en manquant, ferait manquer tout le mécanisme.

IV. — LES OFFICIERS

Le quart.

Après le second viennent les officiers, c'est-à-dire les lieutenants de vaisseau, les enseignes et les aspirants. Le premier devoir, ou mieux, l'obligation fondamentale de tout officier de vaisseau est d'assurer le service du *quart*. On appelle ainsi le temps pendant lequel un officier est chargé de veiller sur le pont, soit de jour, soit de nuit, en rade ou à la mer, sous voiles ou à la vapeur. Ce service est ininterrompu; il commence au moment de la sortie du port après l'armement, et ne cesse qu'à la rentrée dans le port, pour le désarmement. Sur les navires qui ne comportent qu'un nombre restreint d'officiers, le service des quarts est remplacé par celui de la *garde*, qui n'exige pas la présence continuelle sur le pont. Mais la garde ne se fait qu'en rade; à la mer, c'est toujours le quart qui est ordonné.

La durée du quart est invariablement de quatre heures pour les officiers. Le premier commence à huit heures et finit à midi pour se continuer par ceux de midi à quatre, de quatre à huit, de huit à minuit, de minuit à quatre et de quatre à huit heures du matin. La fréquence des quarts dépend ainsi du nombre des officiers embarqués à bord: sur les cuirassés d'escadre, qui comptent six officiers, chacun d'eux a un quart par vingt-quatre heures; sur les navires moins grands, qui n'ont que cinq, quatre ou même trois officiers, ce service revient à des intervalles plus rapprochés.

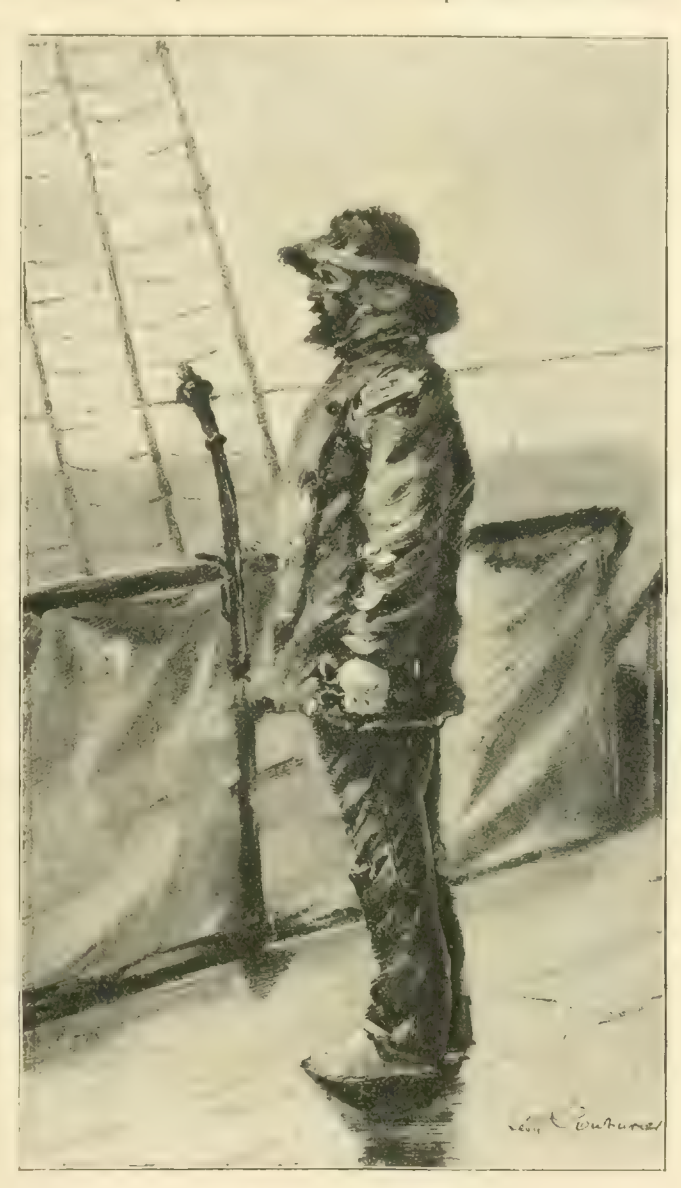
Les lieutenants de vaisseau sont toujours et ne peuvent être que chefs de quart; les enseignes, au contraire, ne le sont que sur les petits bâtiments. A bord d'un cuirassé d'escadre, d'un croiseur de 1re classe où se trouvent toujours des lieutenants de vaisseau, les enseignes ne font que le quart en sous-ordre; ils ont pour mission de répéter les commandements du lieutenant de vaisseau et d'en activer l'exécution. En rade, pendant la nuit, il est admis, par tolérance, que le lieutenant de vaisseau ne fasse pas le quart effectivement. Il est remplacé par son enseigne, néanmoins il demeure responsable de tout ce qui se fait pendant les quatre heures de son service.

L'officier de quart porte en rade, comme insigne distinctif, le ceinturon sans armes. A la mer, le ceinturon n'est pas obligatoire et la tenue se détend un peu de la sévérité de la rade : c'est ainsi que la redingote peut être remplacée par le veston, et que lors des grands mauvais temps on s'habille comme on peut, sinon comme on veut. Voyez au surplus le dessin ci-contre : c'est un officier de quart. cet infortuné qui, debout sur l'une des plates-formes de la passerelle, a le corps enveloppé d'un *ciré* noir et la tête recouverte de ce chapeau imperméable à la forme bizarre, appelé *suroit*; pas de bas, ni de souliers. Le vent fait rage, la pluie tombe à torrents et ruisselle sur le malheureux qui a simplifié tant qu'il a pu son costume.

En rade, l'officier de quart veille à ce que les ordres de service relatifs à la tenue du matériel et du personnel, aux travaux, aux exercices, soient exécutés ponctuellement. C'est par sa voix que doivent passer tous les ordres. Le commandant veut-il son canot, le second donne-t-il l'ordre d'expédier la chaloupe ou d'armer un youyou, c'est à l'officier de quart qu'il s'adresse, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un timonier. L'officier commande : « Armez tel canot! » Le second maître de manœuvre de quart, dont le poste est au pied du grand mât, traduit aussitôt cet ordre par un coup de sifflet particulier, qui pénètre dans toutes les parties du navire. De-ci, de-là, les caporaux et sergents d'armes de service répètent à haute voix : « Tels canotiers embarquent! » Les hommes désignés se dirigent vivement vers les tangons et descendent par les échelles de corde dans leur canot, suivis du patron qui vient accoster à l'échelle de commandement. Quand le canot est prêt, le patron informe l'officier de quart qu'il est *paré*, et vient recevoir de lui les ordres relatifs à la mission qu'il doit remplir. C'est encore ce même officier qui vient saluer à la coupée les officiers de tous grades qui montent à bord, et accompagner ceux qui quittent le bâtiment. Il commande tous les mouvements intérieurs et extérieurs, jusqu'aux plus minimes, comme celui de « Ramassez les

plats » à la fin du dîner, ou celui de « Embrochez la viande », quand les hommes viennent chercher leur ration journalière à la distribution des vivres. Bref, il est, durant quatre heures, l'exécuteur responsable de tout ce qui se fait à bord.

En mer, il a, de plus, à veiller à la tenue de la route, à la voilure du bâtiment, à l'allure de la machine, toutes choses qui sont réglées par le commandant. Il porte sur la carte étalée dans le kiosque les relèvements des phares ou des sommets en vue. C'est à sa voix que s'exécutent toutes les manœuvres, sauf dans le cas spécial où le commandant prend le quart lui-même, lors du branle-bas de combat, des appareillages, des mouillages et des exercices généraux.

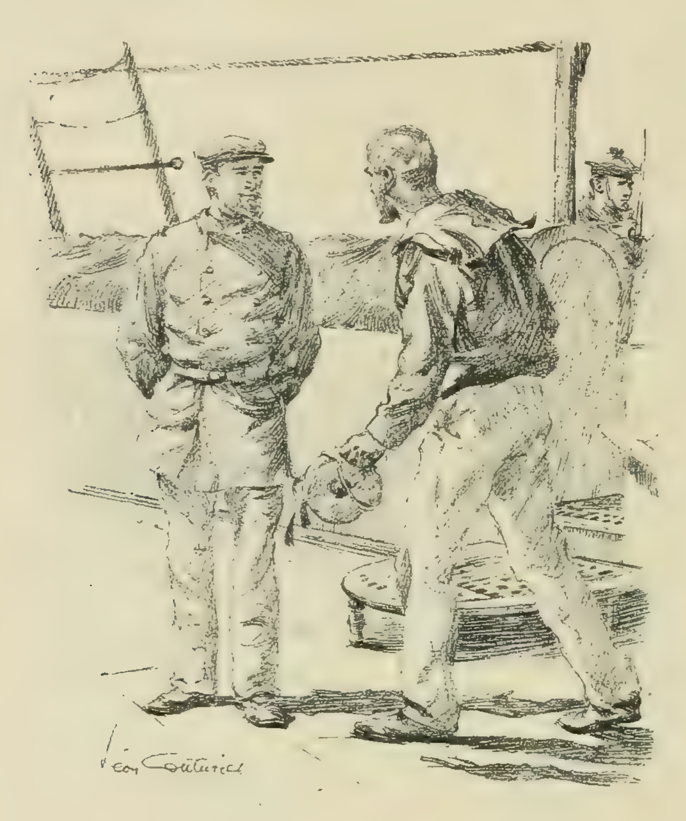


LE QUART SOUS LA PLUIE.

Les officiers attachent une importance extrême à ce que, pendant leur quart, pas une corde ne soit touchée sans leur ordre, pas un geste ne soit fait sans leur autorisation, pas un changement de route ou de vitesse ne soit effectué sans qu'ils l'aient voulu. Cette prétention n'est pas le fait d'un puéril sentiment de vanité, elle est nécessaire et légitime ; elle est la conséquence d'une exacte discipline ; elle seule peut assurer à un vaisseau une tenue vraiment militaire ; elle seule peut prévenir des accidents irréparables et qu'un ordre mal exécuté pourrait provoquer.

Compris de la sorte, le quart est fort absorbant. L'officier doit avoir l'esprit

toujours en éveil. Pendant ces quatre longues heures de solitude et de recueillement il ne doit pas une seule minute s'abandonner à la rêverie qui ferait envoler la pensée au delà du pont, au delà du navire, au delà même de l'immensité bleue qui l'environne. La plus stricte attention est surtout nécessaire quand on navigue en escadre, et qu'il faut sans cesse maintenir entre les bâtiments les distances prescrites, ou veiller aux signaux de l'amiral; beaucoup d'attention est nécessaire encore quand on navigue à la voile, et qu'on doit suivre d'un œil vigilant les changements de la brise, brasser les vergues pour la meilleure utilisation des voiles, deviner ce que donnera le grain qui, là-bas, monte à l'horizon et qui tout à l'heure tombera à bord.



« CAPITAINE, LE CANOT EST PARÉ! »

Lorsqu'on est jeune officier, on met son honneur à résister au grain pied à pied, à ne diminuer de toile qu'à la dernière extrémité, alors que tout frémit, plie et craque dans la mâture. Sur le gaillard d'avant on aime assez cette hardiesse, parfois téméraire; on donne à l'officier qui montre cette crânerie les épithètes enviées de *mangeur d'écoutes*, de *voilier fini*. Quand l'âge est venu calmer l'ardeur de la jeunesse, l'officier est moins audacieux; il ne joue plus avec le danger, il regarde froidement le nuage qui vient, grossit, menace, et, de bonne heure, il cargue ses voiles par prudence, par peur des avaries. Les suffrages du gaillard d'avant lui sont devenus indifférents. L'important à ses yeux est de ne rien casser, ni une écoute de perroquet ni un bout-dehors.

A la vapeur, les préoccupations sont moindres, il suffit de bien tenir la route pour qu'on fasse son devoir. Mais dans les parages fréquentés, dans la

Manche, dans le détroit de Gibraltar, sur les routes ordinaires des paquebots, aux atterrages des grands ports, une extrême vigilance est indispensable pour éviter le désastre d'un abordage. On sait trop ce que sont de pareilles catastrophes pour ne point penser sans cesse à les éviter. Si la brume se lève, la terrible brume à la profondeur impénétrable, les dangers augmentent, l'attention doit redoubler, et souvent l'officier de quart passe par de terribles angoisses, quand il entend non loin de lui, et sans rien voir, le sifflet à vapeur d'un paquebot ou la cloche et le cornet à bouquin d'un voilier.



« CAPITAINE, LA MACHINE EST PRÊTE A MARCHER ! »

Heureusement il y a, par contre, des parages où le quart est moins lourd et moins préoccupant. En plein océan, les routes divergent tant, que les rencontres de navires sont rares : parfois il s'écoule des jours, même des semaines, sans qu'on aperçoive au loin la blancheur d'une voile ou la fumée d'un vapeur ; dans la région des vents alizés, la brise demeure égale et invariable, il n'est pas besoin de toucher aux bras des vergues ou aux cargues des voiles. Alors l'officier de quart est moins absorbé, il peut affranchir sa pensée des soucis ordinaires. Pourtant faut-il que toujours il soit attentif, afin de prévenir la soudaineté d'un accident sans cesse à redouter, celui d'un homme qui tombe à la mer. Le salut du malheureux dépend, en effet, des premières manœuvres faites et du sang-froid de l'officier qui les commande. Dès que le cri sinistre « Un homme à la mer ! » a retenti,

l'officier de quart doit agir : une seconde d'hésitation, un contre-ordre peuvent rendre tout effort inutile.

Ainsi donc, elle est grande la responsabilité du quart. Mais si elle impose de sérieux devoirs, elle a, du moins, cet avantage de façonner de bonne heure les officiers de marine à leur métier, de développer leur esprit d'initiative. Quel est celui d'entre eux qui, parvenu à des grades élevés, ne se rappelle les sensations éprouvées pendant les quatre heures de son premier quart? le désir d'être crâne, la terreur de paraître novice, la crainte de se montrer au-dessous de sa tâche l'envahissaient tour à tour. Dans son inexpérience de débutant, il lui fallait faire appel à ses souvenirs d'école, aux leçons reçues sur le *Borda*, et alors il mesurait la distance qui sépare la théorie de la pratique. Avec quelle satisfaction il l'avait vue finir, cette première épreuve! avec quel soulagement il avait remis le service à son successeur! Mais peu à peu, les quarts se succédant, le fardeau, qui semblait si lourd au début, lui avait paru plus léger. C'est en battant le fer qu'on devient forgeron; c'est en faisant beaucoup de quarts qu'on devient marin.

Le service de quart ne cesse qu'avec le grade de capitaine de frégate, ce qui expose les lieutenants de vaisseau à remplir, après quinze ou vingt années de mer, les mêmes obligations qu'à leur entrée dans la marine. Les officiers qui ont commandé un navire peuvent être eux-mêmes appelés à embarquer comme simples chefs de quart. Avoir été souverain maître à bord d'un bâtiment et n'être plus qu'un subordonné semble à beaucoup une dure contrainte. Nos voisins les Anglais sont plus sages que nous sous ce rapport : ils admettent qu'après avoir commandé, un lieutenant de vaisseau ne peut plus faire le service d'officier de quart. C'est un exemple que nous pourrions suivre.

Les détails.

Indépendamment des quarts, les officiers sont à la tête d'un détail qui leur est attribué d'après leurs aptitudes et leurs brevets spéciaux : officier d'artillerie, officier de manœuvre et de navigation, officier de mousqueterie, officier torpilleur. Quand le nombre des officiers est plus élevé, un autre est chargé des passages des poudres ou projectiles et des embarcations; un autre de la timonerie et des signaux; un autre est officier de tir. Les enseignes en sous-ordre doublent les lieutenants de vaisseau dans chacun de ces détails. Souvent l'un d'eux est attaché au *détail général* près de l'officier en second.

L'officier d'artillerie.

C'est le plus ancien des officiers qui occupe ce poste. Il commande la batterie la plus importante du vaisseau et dirige en outre la manœuvre des chaînes

lorsqu'on mouille une ancre ou qu'on la relève. Il surveille l'instruction du personnel canonnier. La plupart du temps il a lui-même obtenu, par un stage sur la *Couronne*, le brevet de canonnier. Il est donc quelque chose comme le grand maître de l'artillerie du bord.

Jadis, dans les anciennes batteries aux longues files de canons, l'officier chargé de l'artillerie trônait au milieu de ses pièces bien astiquées, brillantes et soignées comme des bijoux. Il se plaisait aux manœuvres d'ensemble qui flattaient l'œil. C'était plaisir de voir tous les servants exécutant à la fois les mêmes mouvements, sautant à la bouche du canon pour enfoncer la charge à coups de refouloir, se groupant sur les palans de côté pour mettre la pièce en position de tir et reprenant très vite l'immobilité jusqu'au commandement de feu! Les amarrages variés des canons, *en vache* (le long de la muraille), ou *à la serre* (en travers), donnaient lieu à des spectacles pittoresques. Le désir de manœuvrer mieux et plus vite qu'à la pièce voisine excitait l'émulation des canonniers, et le spectacle d'une batterie de trente pièces remuée, bouleversée, transformée en quelques instants, n'était pas le moindre attrait d'un navire de guerre.

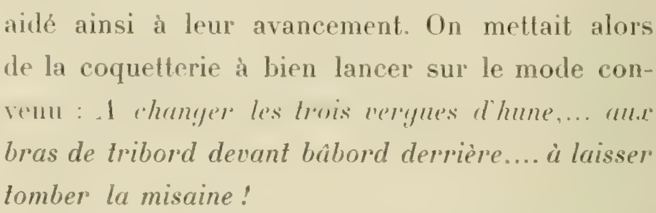
Aujourd'hui plus de mouvements d'ensemble. Les pièces sont enfermées dans des tourelles isolées, dispersées, et s'il existe encore des batteries disposées comme celles d'autrefois, elles sont composées de canons plus lourds, avec des affûts plus compliqués, que les canonniers ne manœuvrent plus à bras, mais avec des engins mécaniques. Les servants n'ont plus besoin d'être animés par leur chef pour mouvoir un levier ou tourner un volant. L'officier de batterie n'a plus l'occasion de lancer un de ces vigoureux commandements qui mettaient en branle une centaine d'hommes attentifs à sa voix. La puissance des navires y a gagné, le pittoresque y a perdu.

L'officier de manœuvre.

Il veille au gréement et dirige l'instruction des gabiers ; dans les mouvements généraux, branle-bas de combat, appareillages et mouillages, il se tient sur la passerelle auprès du commandant, afin de transmettre ses ordres et de faire exécuter ses commandements. Ce poste est presque toujours occupé par l'officier *de choix*, aussi l'officier de manœuvre est-il en quelque sorte l'homme de confiance du commandant.

Lui aussi, comme l'officier d'artillerie, a beaucoup perdu de son prestige des temps passés. Quand, sur un vaisseau à voiles, il fallait commander un exercice général, l'officier de manœuvre avait un rôle séduisant entre tous. Les gabiers

s'élançaient dans la mâture à son commandement pour serrer les voiles ou les déverguer, pour changer une vergue de hune, tandis que l'équipage entier, rangé sur les cordages, était prêt à lui obéir au moindre geste. De son savoir, de son jugement, surtout de son coup d'œil dépendaient la rapidité et la bonne exécution de la manœuvre. Il lui fallait en outre une belle voix, bien sonore, pour se faire entendre jusqu'au grand cacatois. On citait des officiers qui avaient dû le succès de leur carrière au timbre harmonieux ou puissant de leur voix. Tel amiral les avait distingués à cause de leur organe et avait

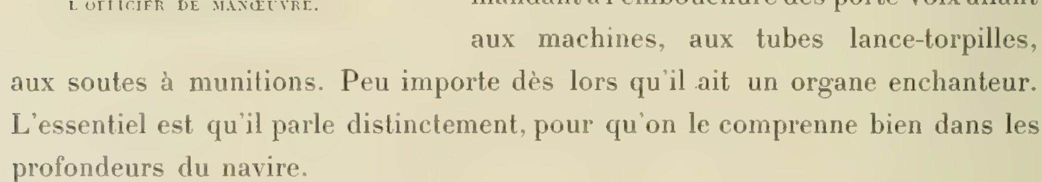


aidé ainsi à leur avancement. On mettait alors de la coquetterie à bien lancer sur le mode convenu : *A changer les trois vergues d'hune,... aux bras de tribord devant bâbord derrière.... à laisser tomber la misaine !*



L'OFFICIER DE MANŒUVRE.

A l'heure présente, les voiles disparaissent, et les quelques rares mâtures qui subsistent sont fort réduites; les belles voix n'ont plus tant d'importance. Sur les cuirassés modernes, tels que le *Marceau*, le *Formidable*, le *Hoche*, le *Courbet*, l'officier de manœuvre n'a guère qu'à commander *Filez le corps mort*, quand on part, ou *A croiser les tangons*, quand on est arrivé au mouillage. Dans toute autre circonstance, il n'a plus qu'à répéter les ordres du commandant à l'embouchure des porte-voix allant



aux machines, aux tubes lance-torpilles, aux soutes à munitions. Peu importe dès lors qu'il ait un organe enchanteur. L'essentiel est qu'il parle distinctement, pour qu'on le comprenne bien dans les profondeurs du navire.

Les nouveaux progrès apportés à l'armement des vaisseaux de guerre ont ajouté à son service la charge des filets protecteurs de torpilles. La mise en place de ces filets a remplacé les beaux et entraînants exercices de manœuvre, où l'on établissait la voilure tout à la fois, où le navire se parait en quelques secondes de la blancheur de ses voiles, où les hautes mâtures s'abaissaient tout à coup pour remonter ensuite et élever de nouveau dans les airs leur silhouette élégante. A présent, pour entourer un bâtiment de cette sorte de crinoline d'acier incommode et disgracieuse, il ne s'agit plus de gagner le voisin de vitesse. L'opération se fait posément, lentement, de façon à s'achever sans

avarie. Ici encore, la mécanique est venue dépoétiser les choses, et l'officier de manœuvre n'a plus les satisfactions qu'il recueillait jadis, quand ses gabiers, stylés par lui, exécutaient mieux que d'autres un changement de vergue de hune ou arrivaient premiers dans les tournois journaliers des escadres.

L'officier de navigation.

Plus connu sous la dénomination d'officier des montres, car il est chargé des chronomètres embarqués à bord, qui donnent en tout temps et d'une manière presque invariable l'heure de Paris, dont le méridien est le méridien originel de nos longitudes. Chaque matin, un timonier vient dire à l'officier des montres : « Capitaine, il est neuf heures moins cinq ». L'officier ainsi prévenu, quittant alors tout service ou toute occupation, va remonter ses chronomètres. Il importe, en effet, pour la régularité de leur marche, que ces délicats instruments soient remontés à intervalles égaux.

L'OFFICIER VISE L'HORIZON ET CRIE : TOP !

A la mer, l'officier de navigation a pour rôle principal d'assigner par des observations astronomiques la position ou le point du navire. Bien que pendant son quart tout officier puisse être requis de calculer un point, l'officier des montres est plus spécialement chargé de ce soin : il est l'astronome en titre. Dès son réveil, il se préoccupe de savoir si le soleil est visible et s'il pourra l'observer. Le ciel est-il sans nuages, l'officier ne se hâte point ; il aura tout loisir de monter pour prendre la hauteur de l'astre roi du jour. Le ciel, au contraire, est-il voilé, l'officier met un timonier en faction pour le prévenir de la plus prochaine éclaircie ; dès que celle-ci apparaît, l'officier s'empare de son sextant et s'élance sur le pont pour *crocher* rapidement le soleil, suivi d'un timonier muni du chronomètre portatif, dit compteur. L'officier, sans perdre

une seconde, met l'œil à la lunette de l'instrument, ajuste le soleil, vise l'horizon et crie : Top. A ce mot le timonier note l'heure marquée par la montre, qui sera l'heure précise de l'observation, puis il inscrit l'angle dicté par l'officier, qui est celui où il a vu le soleil.

Un peu avant midi, afin d'avoir la latitude dite méridienne, l'officier des montres reviendra prendre une nouvelle observation, puis il ira calculer dans sa chambre les éléments trouvés, et quelques minutes après il ira porter au commandant le *point à midi*.

Près des côtes, dans les parages à grands courants, le commandant ne saura se contenter de ce seul point de midi et il demandera un autre point de jour ou même des points de nuit, que l'officier des montres obtiendra en observant la lune, les étoiles ou les planètes.

Les boussoles ou compas sont aussi de son ressort. Sur les nouveaux navires, où le fer et l'acier entrent pour une si large part, les aiguilles aimantées se trouvent influencées sans cesse de façon variable; il importe donc d'avoir, sur les déviations subies par ces aiguilles, des données précises qui permettront au commandant d'indiquer avec sûreté la route qu'il veut suivre. A l'officier des montres revient la charge d'établir ces déviations, au besoin de les compenser. L'étude du magnétisme lui est donc nécessaire, l'application de ses lois s'imposant à lui dans maintes circonstances.

Lorsque, après une longue traversée de plusieurs semaines à travers un océan, on arrivera en vue de terre, l'astronome du bord aura un moment d'émotion. D'après l'heure où les vigies signaleront la côte, d'après le phare, la montagne ou l'îlot découverts, il vérifiera si ses points des jours passés étaient bons, si ses calculs étaient exacts, il saura le degré de confiance qu'il peut inspirer comme observateur. Il subit ainsi une petite épreuve. Durant la relâche, quoiqu'il n'ait plus à faire d'observations quotidiennes, il ne chômera pas cependant, il aura à se rendre fréquemment à terre pour régler de nouveau ses chronomètres. Parfois aussi, il lui arrivera d'avoir à relever l'hydrographie d'une baie mal connue, à rectifier la position d'un écueil, à sonder un banc inexactement marqué sur les cartes.

Cet ensemble d'occupations constitue un service actif et des plus intéressants. Il est rare qu'un officier de navigation ne prenne point plaisir à ses fonctions et ne cherche à en élargir le cercle. Aussi compte-t-on dans la marine nombre d'officiers qui ont étendu leurs connaissances astronomiques ou physiques au delà de ce que tout marin est dans l'obligation de savoir pour les besoins journaliers du service. Beaucoup d'entre eux ont produit des travaux scientifiques de grande valeur, justement appréciés, et ont établi des méthodes de calculs plus sim-

ples ou plus sûres. Quelques-uns même se sont fait un nom parmi les savants : l'amiral Mouchez s'est vu nommer directeur de l'Observatoire ; d'autres, les Fleuriais, les Guyou, les Fournier, les Perrin, ont fixé l'attention de l'Académie des sciences.

L'officier de mousqueterie.

Il est le chef des fusiliers-marins, il poursuit et perfectionne leur instruction ; il les mène à terre avec la compagnie de débarquement, il les commande pendant le combat ; lui-même a acquis sa spécialité d'officier-fusilier en faisant un stage au bataillon des apprentis-fusiliers de Lorient. Sa devise est : tout pour le fusil et par le fusil.

Signe particulier : a l'amour effréné de ses fonctions. L'éducation qu'on donne au bataillon est, il faut le croire, particulièrement entraînante, car tous les officiers qui ont passé par cette école sont des convaincus. Ils ont le feu sacré, et bien mal avisé serait celui qui devant eux se permettrait de rabaisser l'art du fantassin. Ils emportent de ce stage l'habitude d'un rigorisme tout militaire : ils sont sévères sur la tenue des hommes, méticuleux dans le service, aiment tout ce qui est correct, droit, rectiligne. Autrefois il y avait dans la tenue des équipages un laisser-aller souvent choquant, aujourd'hui, si tout est changé, c'est aux officiers-fusiliers qu'on en est redevable. C'est à eux encore qu'est dû l'usage du salut militaire, que les matelots ignoraient il y a quelques années. A terre, ils se contentaient de saluer les officiers de leur bâtiment, et encore pas toujours, en enlevant bravement leur bonnet par un geste plus amical que militaire. Aujourd'hui les marins saluent *presque tous* leurs supérieurs, ainsi que le font les troupiers les mieux stylés.



LA COMPAGNIE DE DÉBARQUEMENT.

L'officier de mousqueterie a le service le plus chargé : comme tous les marins du bord, sans exception, doivent connaître le maniement du fusil, les exercices sont fréquents qui nécessitent la présence de l'officier-fusilier. En dehors de l'exercice général de la compagnie de débarquement, qui revient chaque semaine,

il y a tous les jours, et plusieurs fois par jour, des détachements en armes sur le pont. Les tirs au polygone, les tirs des hunes viennent ajouter à la besogne de l'officier chargé de l'infanterie. Les canons-revolvers Hotchkiss sont aussi de sa compétence et il a, de ce fait, une suite d'occupations presque incessantes

L'officier-torpilleur.

Tout ce qui a trait à la torpille, à son chargement, à son lancement, tout ce qui touche aux appareils électriques d'éclairage ou de communication est du ressort de l'officier-torpilleur.

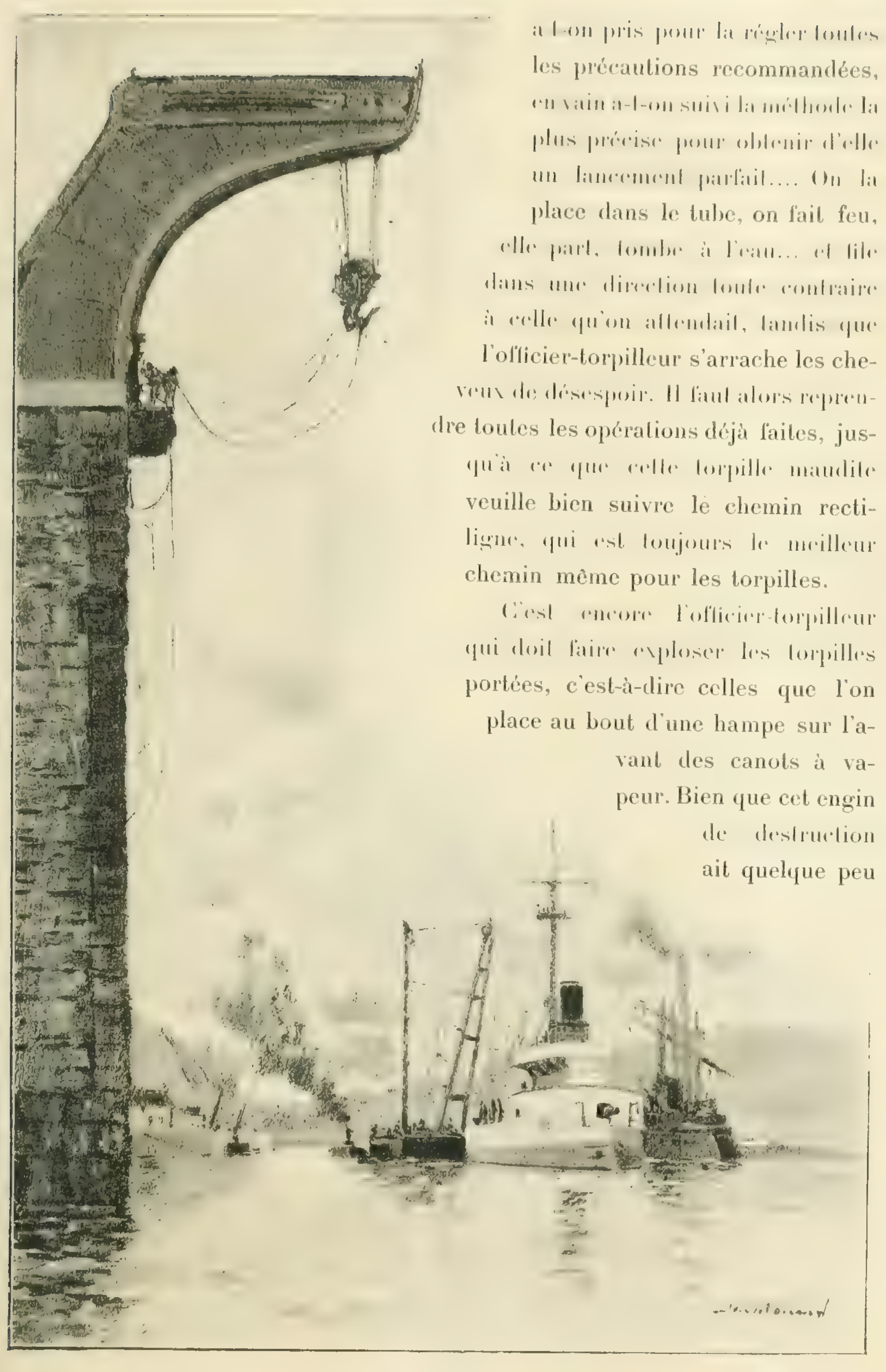


POSTE DE VISÉE DE L'OFFICIER-TORPILLEUR.

Dans le combat il est près des tubes de lancement, ou mieux près des instruments placés sur la muraille extérieure et destinés à régler le pointage de ces tubes. De ces *postes de visée* il suit le navire ennemi et indique aux chefs de tube sous quel angle il faut lancer leur torpille.

Le personnel directement sous ses ordres est assez restreint, mais c'est un personnel d'élite, ayant reçu les premiers principes de sa spécialité sur le vaisseau l'*Algésiras* et toujours maintenu dans un parfait entraînement. Aussi l'officier-torpilleur aurait-il peu à faire, s'il n'était obligé de se livrer à un travail incessant pour se tenir au courant des progrès continuels de l'électricité et des améliorations successives de la torpille.

Et puis rien n'est capricieux comme l'électricité : tel appareil qui fonctionnait la veille sans encombre s'arrête tout à coup, et le pauvre officier-torpilleur est contraint de chercher d'où vient le mal, afin d'y remédier. La moindre avarie nécessite de sa part une investigation patiente et difficile, car souvent elle n'a pas de cause bien apparente. Aussi capricieuse est la torpille lancée. En vain



a-t-on pris pour la régler toutes les précautions recommandées, en vain a-t-on suivi la méthode la plus précise pour obtenir d'elle un lancement parfait.... On la place dans le tube, on fait feu, elle part, tombe à l'eau... et file dans une direction toute contraire à celle qu'on attendait, tandis que l'officier-torpilleur s'arrache les cheveux de désespoir. Il faut alors reprendre toutes les opérations déjà faites, jusqu'à ce que cette torpille maudite veuille bien suivre le chemin rectiligne, qui est toujours le meilleur chemin même pour les torpilles.

C'est encore l'officier-torpilleur qui doit faire exploser les torpilles portées, c'est-à-dire celles que l'on place au bout d'une hampe sur l'avant des canots à vapeur. Bien que cet engin de destruction ait quelque peu

perdu de son usage depuis les perfectionnements de la torpille lancée, il sera toujours utile, et, dans bien des cas, un chef d'escadre saura en tirer profit. C'est, on s'en souvient, au moyen de torpilles portées disposées à l'avant des canots à vapeur du *Bayard* que MM. Gourdon et Duboc réussirent à détruire, au milieu de la nuit, à Sheï-poo, deux bâtiments chinois le 13 février 1885.

Des autres officiers du bord chargés, l'un des passages des poudres, l'autre des embarcations, le troisième des signaux, il y a peu de chose à dire. L'indication de leurs détails respectifs suffit à faire connaître leur rôle et leur mission. Il faut mentionner pourtant l'épithète pittoresque dont on désigne dans la marine les officiers qui ne sont à bord ni comme spécialistes ni comme officiers de choix : on les appelle *officiers de balai*. Ce surnom montre clairement que les besognes qui leur reviennent ne sont pas les plus brillantes. Mais les fonctions d'un chef de quart sont toujours nobles : qu'il soit officier de balai ou officier de choix, il sert son pays. Chacun le sait dans la marine et ce n'est que par simple plaisanterie qu'on a imaginé l'épithète en question. Tous les officiers d'un bâtiment font leur métier au même titre. Tous concourent à assurer le bel ensemble qui se voit sur nos navires de combat; tous contribuent à faire du vaisseau cette superbe machine de guerre si digne d'admiration.

Le carré.

Les lieutenants et enseignes de vaisseau ont une salle commune qui porte le nom de *carré*, et qui est à la fois leur salon et leur salle à manger. Ils le partagent avec les médecins, commissaires et mécaniciens dont les grades sont assimilés aux leurs, c'est-à-dire que le carré reçoit tous les officiers ayant trois ou deux galons.

Sur les petits navires, le carré est situé dans le faux pont et éclairé par un panneau plus ou moins large qui fait arriver la lumière et l'air verticalement. Sur les navires plus grands, où le commandant est logé dans une dunette, le carré est à l'arrière de la batterie supérieure. Il prend alors du jour par des sabords d'où les officiers ont vue sur la rade ou sur la mer et qui donnent beaucoup de gaieté à leur logement commun. Malheureusement, depuis les derniers changements survenus dans la construction des navires de combat, les dunettes, jugées encombrantes, ont disparu; le commandant occupe l'arrière de la batterie, et le carré est relégué soit au centre de cette batterie, soit dans le faux pont. où de petits hublots remplacent les vastes sabords.

C'en est désormais fini des beaux carrés d'arrière, où l'on tenait à l'aise, quel que fût le nombre des membres de l'état-major, et d'où l'on apercevait, sans

quitter sa place, le mouvement des embarcations sillonnant la rade. A l'heure actuelle, le carré est souvent enfoui dans les profondeurs du navire. On y manque d'air, car ses cloisons de tôle n'ont sur l'extérieur que de petites ouvertures insuffisantes.

Ah! l'agrément est bien sacrifié dans notre marine moderne! Les navires nouveaux sont faits par des utilitaires. Tout ce qui n'importe pas au combat en est sévèrement proscrit. Supprimées les dunettes qui gênent le tir des pièces des gaillards! Supprimés les carrés d'arrière qui prennent une place que peut occuper un canon de retraite! Supprimés les grands sabords qui livrent trop aisément passage aux projectiles! Supprimées des logements les cloisons de bois qui peuvent s'enflammer au choc d'un obus! Supprimé tout ce qui n'est pas justifié par une considération militaire !

De cette tendance très marquée quelques officiers se lamentent; ils font observer qu'un navire qui durera vingt-cinq, trente ou même quarante ans ne se battra peut-être qu'une seule fois au cours de son existence, et cela pendant quelques heures, et ils regrettent que pour ces quelques heures on soit obligé d'endurer de longues années de contrainte et de gêne. N'en déplaise à ces sybarites, les choses sont bien, telles qu'on les conçoit aujourd'hui : M. de la Palisse lui-même soutiendrait qu'un navire de combat doit être installé en vue du combat et seulement pour le combat.

Le mobilier du carré, fourni par l'État, est invariablement composé d'une table à rallonges, de chaises de paille, d'un buffet, d'une table à jeu, de canapés formant caissons pour les provisions, parfois d'une bibliothèque : le tout étant confectionné en noyer, essence spéciale aux officiers subalternes, tandis que l'acajou, le précieux acajou, est réservé aux seuls officiers supérieurs : heureux officiers supérieurs!

C'est, on le voit, le strict nécessaire qui est alloué par l'État. Pour composer la liste du mobilier de nos vaisseaux, on s'est adressé encore à des utilitaires : ils en ont soigneusement banni tout ce qui n'est pas indispensable, et n'ont en aucune façon cherché à joindre l'agréable à l'utile. Ils ont avec rage visé à l'économie.

Sans vouloir leur reprocher une aussi louable préoccupation, il est cependant permis, malgré tout le respect qu'on leur doit, de leur adresser une critique. Il est fâcheux en effet, très fâcheux même, que ceux qui règlent l'installation de nos bâtiments français, mettent en circulation des meubles d'un style aussi parfaitement suranné, aussi ridiculement poncif. L'administration de la marine en est toujours aux modèles choisis il y a cinquante ans: encore

avait-elle dû choisir alors ce qu'on fabriquait de plus ordinaire et de plus disgracieux.

Toutes les marines du monde donnent aux logements des officiers plus de soins que la marine française. Il faut les en louer; un navire est un coin de la patrie, c'est quelque chose d'elle qui s'en va au loin faire flotter ses couleurs; rien ne doit être négligé pour que ce navire produise la plus favorable impression. Autant il serait excessif d'orner avec luxe les carrés français, autant il est désirable que ces carrés soient convenablement meublés. Il ne s'agit point d'en faire des salles d'apparat, il faut seulement que les officiers y trouvent des meubles aussi soignés que ceux dont ils usent dans leur propre logis....

Quoi qu'il en soit, le carré est un lieu agréable, terrain neutre où toutes les conversations sont permises, où chacun se sent à l'aise dans une affectueuse camaraderie. Ici, dans un coin, les Méridionaux, ceux que leurs collègues affublent du vilain nom de *mocots*, jouent à l'*os*, ainsi qu'ils ont l'habitude d'appeler le jeu national du domino. Là, des gens plus posés, Septentrionaux sans doute, font un whist solennel. Dans un coin, un solitaire s'escrime au bilboquet, jadis fort en honneur à bord, aujourd'hui presque délaissé. Non loin de lui, un enragé lecteur de journaux se délecte dans la lecture du *Figaro* et tempête quand un journaliste incompétent prononce à tort et à travers quelques mots techniques pour donner de la couleur à sa prose. Bref, imaginez une salle de casino — moins les femmes — où chacun va et vient à sa guise, parle, marche, s'assoit, entre ou sort, fume, et cherche à tuer le temps qui le sépare de l'exercice qui va sonner ou du quart qui va commencer.

Les officiers prennent leurs repas à dix heures et demie et à cinq heures et demie. Telles sont du moins les heures fixées par les tableaux de service et établies en France par la coutume. Mais dans les pays tropicaux, où la chaleur est accablante, le dîner est reculé jusqu'à la nuit et n'a lieu qu'à sept heures.

Le plus ancien des officiers, à qui les règlements attribuent le titre de *chef de carré*, préside la table des officiers, d'où le nom de *président* que ses camarades lui donnent. Il a la police du carré et est responsable vis-à-vis des chefs de son bon ordre et de sa bonne tenue. Il est ainsi armé d'une certaine autorité — dont il use fort rarement, il faut l'avouer, — car l'harmonie entre les membres de l'état-major est chose habituelle et le désaccord une exception rarissime.

Bien que le président occupe à table la place du maître de maison, il n'est point chargé de traiter ses commensaux. Ce rôle incombe au *chef de gamelle*, qui est, à proprement parler, la ménagère du carré. Chaque officier est à tour de rôle, et pour deux mois, nommé chef de gamelle. Pendant la durée de ces fonc-

tions, à lui le soin de faire faire les provisions de chaque jour, de dresser le menu des repas, de tenir les comptes de cuisine, de veiller aux dépenses. Ses collègues peuvent s'en prendre à lui de la monotonie des menus, même de la qualité des plats confectionnés. Il fait des doléances de chacun le cas qui lui semble bon, car son pouvoir est absolu, son gouvernement est anti-parlementaire. Comme il tient les cordons de la bourse, il sait mieux que personne ce qu'il lui est possible de dépenser pour améliorer l'ordinaire. C'est lui, en effet, qui reçoit en fin de



AU CARRÉ, LE SOIR.

mois le montant des frais de table alloués par l'État à tous les officiers embarqués.

De même que pour les commandants, les frais de table sont comptés par jour et varient suivant les parages. En France chaque membre du carré touche journellement 2 fr. 65; hors de France, 3 fr. 65. Il reçoit aussi, en nature, la ration de vivres du matelot : pain, vin, viande, sel, café, eau-de-vie, etc., ration évaluée à 1 fr. 15 environ, ce qui augmente beaucoup les ressources dont disposent les tables d'officiers.

Avec leur allocation, les officiers ont à subvenir à leurs dépenses de marché et à payer les gages de leurs serviteurs, à savoir : un cuisinier, un maître d'hôtel

et quelques matelots d'office. Un cuisinier de carré se paye de 110 à 120 francs, un maître d'hôtel de 90 à 100 francs, un matelot attaché à l'office ou à la cuisine de 5 à 10 francs. Depuis quelques années on a créé dans les équipages la spécialité de maître d'hôtel et de cuisinier, c'est-à-dire que les jeunes gens qui, avant leur incorporation au service, exerçaient ces professions, sont classés comme tels sur les matricules et fournissent aux navires les cuisiniers et les maîtres d'hôtel dont ils ont besoin. Les officiers ont ainsi à payer des gages moins élevés, et leur bien-être en est accru.

L'allocation de l'État, jointe à la ration du bord, suffit pour entretenir une table convenable, surtout si le carré est nombreux, en vertu de la recommandation économique qui prétend que s'il y en a pour trois, il y en a pour quatre, s'il y en a pour quatre, il y en a pour cinq, etc.... Avec de l'ordre, un chef de gamelle réussit sans peine à joindre les deux bouts. Il n'a pas à faire d'appels de fonds inopinés. Sans doute le malheureux est parfois en butte aux reproches de ses administrés. Cela est surtout fréquent dans les pays chauds, où les estomacs sont fatigués, où l'anémie chasse l'appétit; cela se voit souvent aussi pendant les longues navigations quand les vivres frais font défaut, et que de fades conserves réapparaissent quotidiennement. Mais, en temps ordinaire, le chef de gamelle a des fonctions moins ingrates et il parvient à contenter tout son monde. Quelques officiers ont reçu du ciel le don qui fait les chefs de gamelle éminents. Ils s'entendent à merveille à diriger le monde de l'office de la cuisine. Avec eux, tout est profit. D'autres, plus nombreux peut-être, n'ont pas les mêmes qualités pratiques, et sous leur administration on mange médiocrement et l'on dépense beaucoup. On les maudit tout bas en se mettant à table quand on lit le menu mal composé et semblable à celui de la veille; puis, la jeunesse aidant, on oublie de leur tenir rigueur et l'on cherche à remplacer la bonne chère absente par beaucoup de gaieté et de belle humeur.

Les chambres.

Outre leur salon commun, les officiers ont chacun leur chambre. L'État, qui la meuble, va désormais se lancer dans une voie toute nouvelle de luxe et de confort. Jusqu'ici, hélas! il s'en acquittait avec son goût et sa générosité habituels : un lit de fer, une chaise, une commode en noyer, une armoire en noyer; c'est tout ce qu'il offrait aux officiers sulbaternes; lit très fruste, chaise de paille, commode sans le moindre ornement, armoire à forme droite, à panneaux carrés dont ne voudrait pas pour sa propre demeure le plus Spartiate de nos contemporains.

Et pourtant comme on l'aime cette chambre si pauvrement pourvue! C'est un coin à soi, à soi tout seul, un coin fermé, au milieu de cette maison de verre qui est un navire. Il faut avoir été marin, il faut avoir vécu quelque temps de la vie commune du bord pour apprécier le bonheur que l'on éprouve à s'isoler dans cette cellule, à s'y recueillir avec ses pensées intimes, celles dont on ne livre le secret à personne autour de soi. Certes on a des camarades ou même des amis parmi ses collègues, mais, il faut bien le reconnaître, les conversations du carré ne brillent pas toujours par l'intérêt : la banalité les envahit et c'est avec joie qu'à certaines heures on peut s'en affranchir. Joie égoïste, dira-t-on. Non pas! Joie salutaire et bien permise. Le marin a laissé derrière lui tant d'affections qu'il lui faut un coin retiré pour revivre avec leur cher souvenir. Il y a là-bas, à mille ou deux mille lieues, des cœurs qui battent en pensant à lui, à son absence qui se prolonge, à son retour qui tarde et c'est seulement dans sa petite chambre qu'il trouve le calme propice aux douces rêveries qui rapprochent.... Il y revoit sans cesse un portrait de femme dont le regard semble ne point le quitter, celui d'un vieillard au doux sourire, celui de petits enfants aux blonds cheveux, figures aimées, doublement chères par l'affection et l'éloignement, qui mettent un rayon de gaieté dans son pauvre réduit silencieux et le changent en un coin préféré, dont la possession vaut un trésor.

L'aspirant le sait bien, lui qui vit dans la promiscuité lassante et bruyante du poste. Aussi comme il songe d'avance à sa future chambre! que de félicité il s'en promet! Son deuxième galon ne lui cause peut-être tant de plaisir que parce qu'il lui donne droit à cette chambre désirée. Il la veut coquette, jolie, élégante, parée comme un boudoir et il ne recule devant aucune dépense pour l'embellir. Glaces, tableaux, tapis, portières, rien ne lui semble trop cher. C'est lui surtout qui maudit les modernes constructeurs remplaçant les cloisons de bois par des cloisons de fer, où ne peuvent entrer ni les clous, ni les crochets, ni les vis. Mais il est homme ingénieux et il fait disposer des lattes en bois pour supporter ses cadres, ses miroirs ou ses étoffes. Au besoin il n'hésitera pas à dissimuler entièrement sous des tentures les tôles rigides qui limitent son domaine; il transformera son lit de fer en un divan oriental, et, à force d'adresse, il réussira à cacher les antiques meubles de l'État aux aspects désolants, qui dépareraient le boudoir de ses rêves.

Avec le temps et avec l'âge, ce goût de la décoration s'en va : après quelques années de service, l'enseigne devient indifférent à ce qui le charmait lors de sa première installation. Les tentures disparaissent peu à peu de sa chambre, il

n'y reste bientôt plus que les glaces ou les tableaux; un beau jour ces derniers ornements eux-mêmes sont supprimés.

En ce réduit que de simplicité ! s'écrie-t-on devant la chambre d'un lieutenant



LA CHAMBRE EST UN COIN A SOI, A SOI TOUT SEUL....

de vaisseau ayant quelque dix ans de grade. Cet homme mûr a renoncé depuis longtemps aux soins futiles d'une ornementation coquette. Il a si souvent installé des chambres de bord, qu'il est blasé sur le plaisir qu'on en peut retirer. Ses meubles sont bien accorés pour le roulis. Ils ne bougeront pas quand on prendra la mer. Cela lui suffit !

Le canot-major.

Pour aller à terre et pour en revenir, pour toutes leurs communications extérieures, les officiers et les aspirants ont à leur disposition un canot, qu'on nomme le *canot-major*. C'est l'un des plus grands du bord et des plus soignés. Sur un cuirassé d'escadre, le nombre de ses rameurs est de quatorze.

Le canot-major arme à des heures déterminées : à midi, après le déjeuner, pour conduire les officiers à terre ; à quatre heures, pour aller prendre ceux d'entre eux qui veu-



LE CANOT-MAJOR FEND RAPIDEMENT LES EAUX DE LA RADE.

lent venir dîner à bord ; à six heures, pour ceux qui veulent passer la nuit à terre, et enfin le matin à sept heures et demie, pour aller chercher ces derniers.

La sonnerie de la « Casquette » indique aux officiers l'armement du canot-major. Chacun se dirige alors sur le pont et se groupe près de la coupée jusqu'au moment de partir. Quand le canot est « paré », c'est-à-dire prêt, on sonne de nouveau la « Casquette », pour prévenir une dernière fois les retardataires.

Puis on embarque. Chacun s'installe sur les bancs de l'arrière demeurés libres et recouverts de tapis de drap bleu à bordure rouge. Le patron du canot donne un coup de sifflet, les avirons s'abattent avec ensemble, et bientôt sous l'effort des vigoureux « nageurs » le canot-major fend rapidement les eaux de la rade.

V. — LES ASPIRANTS

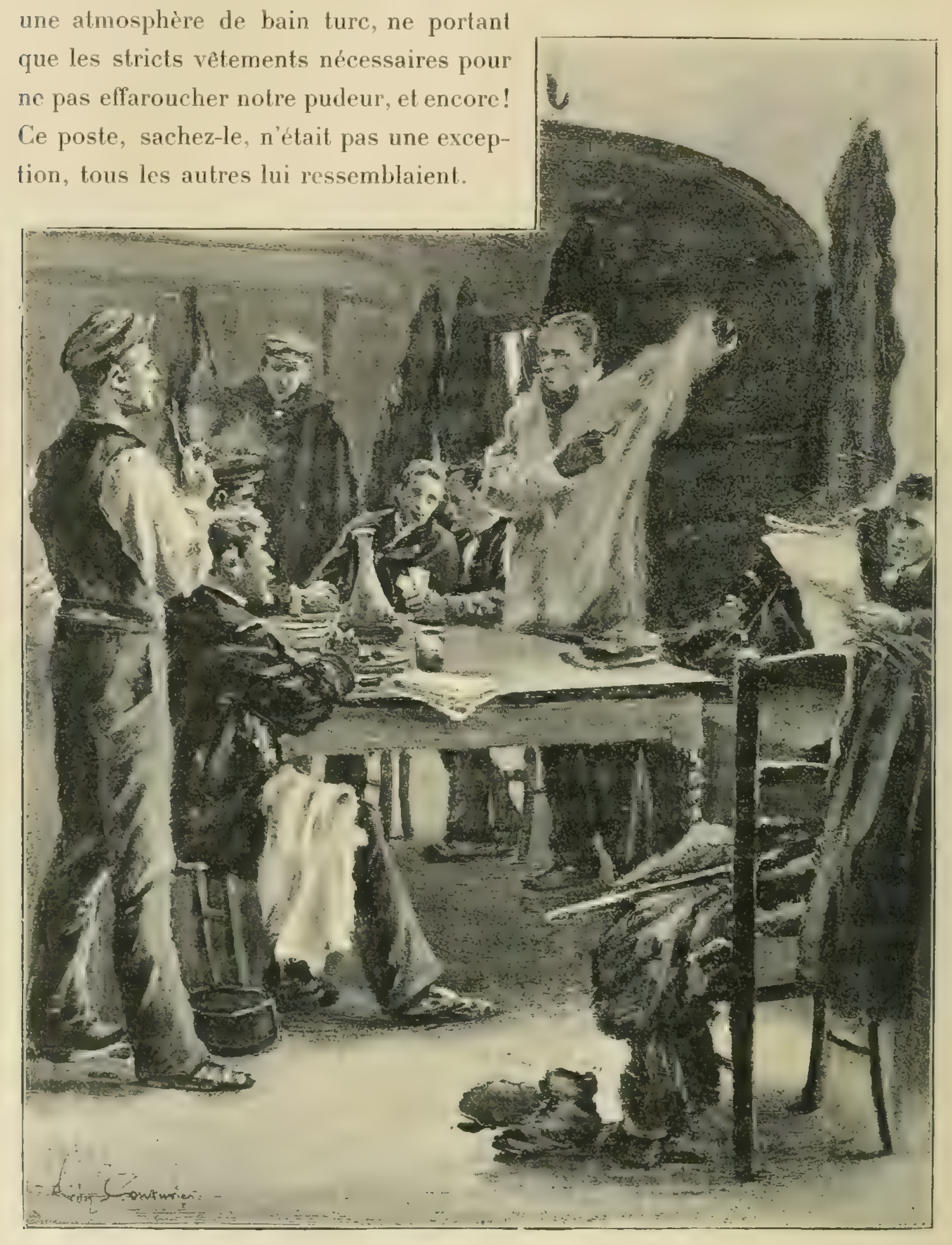
Dans le langage courant on les appelle *midships*, par abréviation du mot anglais *midshipman* qui veut dire aspirant. Comment et quand cette contrefaçon du mot anglais s'est-elle implantée dans la marine française? On ne le sait guère. Il en est des surnoms comme des légendes. On les accepte sans savoir leur origine. Vous doutiez-vous, par exemple, que le terme d'aspirant est démocratique? C'est pourtant ce qu'affirme un décret de 1848, ainsi conçu : « La dénomination d'élève de la marine sera remplacée par le titre plus démocratique d'aspirant de marine ». Croyez-en donc le législateur de la seconde République! Mais qu'il soit ou non démocratique, ce titre est cher à celui qui le porte, c'est en effet le premier qui donne rang dans la hiérarchie navale, c'est le premier qui concède autorité et honneur, c'est le premier qui donne droit au salut des factionnaires, c'est celui qu'on a si ardemment désiré au collège, puis à l'École navale! On le reçoit d'ailleurs à un âge heureux où la vie apparaît souriante, toute pleine de rêves séduisants, où l'on ignore les soucis de la famille et la fièvre de l'ambition, où l'on prend tout ce qui arrive, le bon et le mauvais, avec une philosophie charmante, faite d'insouciance et de gaieté.

Une certaine philosophie est nécessaire au midship qui veut supporter sans se plaindre les petits inconvénients de sa vie maritime. Il a peu de stabilité dans les situations qu'il occupe. On l'embarque, on le débarque, on l'embarque encore, pour un oui ou pour un non. On l'emploie un jour à ceci, demain à cela : comme il est jeune, il est taillable et corvéable à merci. Pour tout logement il a un *poste*, commun à tous ses collègues, qui sert à la fois de salle à manger, de salle d'étude, de salle de lecture, de salon, de dortoir, de cabinet de toilette. C'est donc dans une promiscuité de tous les instants qu'il passe les deux ou même trois années qui précèdent sa nomination d'enseigne; il ne possède à bord aucun recoin personnel pour s'isoler, pour se recueillir, pour rêver aux siens, pour écrire une lettre intime; sa vie appartient à tous ceux qui l'entourent, il dort, il songe, il travaille, il mange, il boit, il se lave, il s'habille au milieu d'eux. Dans le dessin qui vous représente leur poste, vous voyez des aspirants diversement occupés, l'un finit son repas, l'autre fume, un autre lit, un autre

passe une chemise. C'est un croquis pris sur le vif. Si encore le poste était assez vaste pour pouvoir contenir à l'aise tous ceux qu'il abrite! Mais il n'en est rien. C'est parfois un local de quelques pieds carrés situé dans le faux pont, éclairé par un pauvre hublot, où sont entassés pêle-mêle dix ou douze malheureux midships, quelquefois davantage.

La muraille du poste est entourée sur ses quatre faces d'armoires étroites. Chaque aspirant en possède une pour ses vêtements, ses livres, son sextant, ses chaussures, ses casquettes, etc. ; d'autres sont destinées à recevoir une partie des provisions de bouche ; une dernière sert de buffet pour la vaisselle et l'argenterie, voire même d'office pour le matelot appelé aux graves fonctions de maître d'hôtel du poste. Sur cette sorte de buffet-office s'étale une sorte de table à toilette fort primitive, dont chaque habitant du poste usera à tour de rôle. Une table à rallonges, une lampe suspendue au plafond, des pliants comme sièges complètent l'ameublement lacédémonien dont l'État dispose en faveur de ses aspirants. J'ai vécu sur la corvette à vapeur le *D'Assas* dans un poste qui vaut la peine d'être décrit ; il avait la dimension d'une chambre d'officier et était reconnu valable pour six aspirants. Quand la table était mise au moment des repas, elle occupait absolument tout l'espace disponible, chacun de nous était bloqué à sa place et ne pouvait en sortir qu'en dérangeant ses voisins ; l'aspirant assis le plus près de la porte d'entrée recevait du domestique les plats venant de la cuisine et les disposait sur la table, il lui remettait les assiettes sales pour reprendre les assiettes propres en échange.... Mais, au fait, changions-nous les assiettes? J'en doute.... Nous couchions, suivant l'ordonnance, dans des hamacs, et comme il fallait en sortir de bon matin pour permettre aux gabiers de les porter aux bastingages, chacun allait prendre un supplément de sommeil sur la table du poste. Les installations et notre fortune modeste ne nous permettant d'avoir qu'un seul et unique service de toilette, force était d'attendre que les premiers débarbouillés eussent fini leurs opérations. Quand l'infortunée cuvette avait disparu, brisée, éventrée dans un coup de roulis, nous étions contraints de faire, jusqu'à la prochaine relâche, nos ablutions matinales dans un seau de bois, à la manière des matelots. Notre poste était doté d'un seul hublot, toujours fermé dès qu'on prenait la mer, ce qui empêchait de renouveler l'air que nous respirions ; pour comble, notre local commun était contigu à la machine, toutes les exhalaisons de vapeur, d'huile chaude, de graisse et de suif venaient donc nous parfumer sans cesse, en se mélangeant aux odeurs de la cale très voisine et en maintenant la température à des degrés fantastiques. Notre campagne ne nous faisait pas

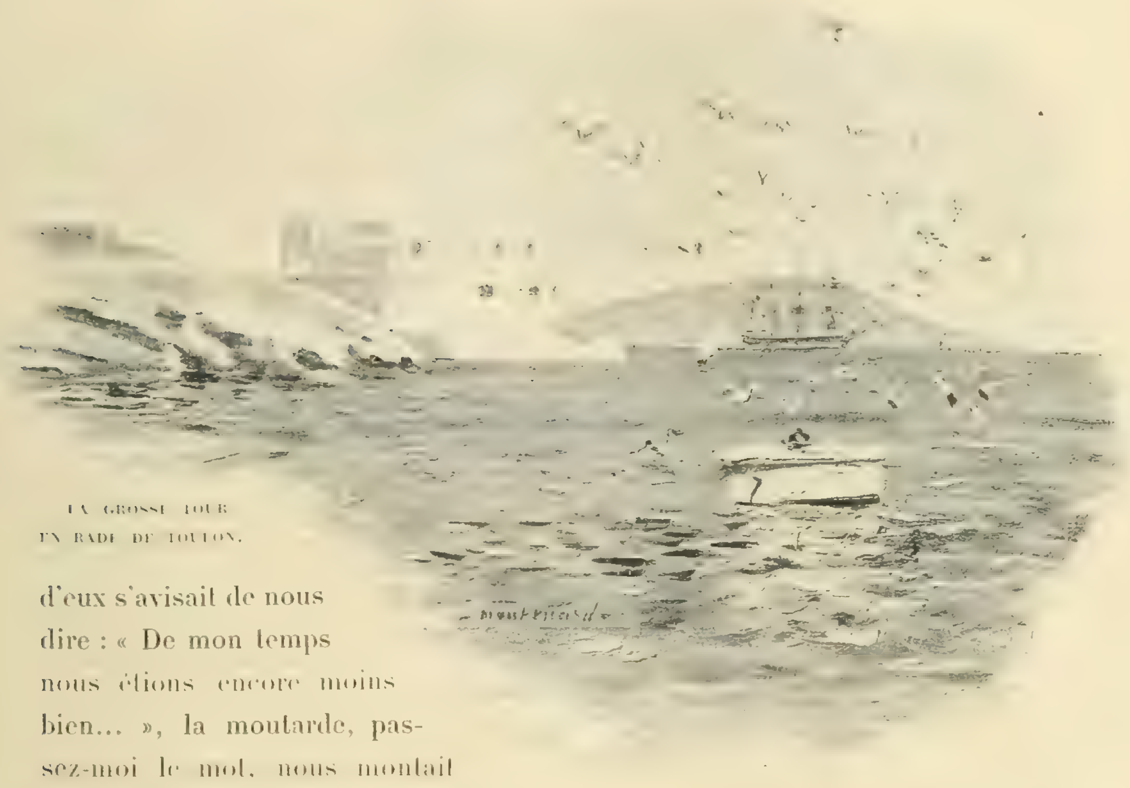
quitter les tropiques, si bien que dans ce malheureux poste nous vivions dans une atmosphère de bain turc, ne portant que les stricts vêtements nécessaires pour ne pas effaroucher notre pudeur, et encore! Ce poste, sachez-le, n'était pas une exception, tous les autres lui ressemblaient.



LE POSTE DES ASPIRANTS.

Eh bien, de toutes ces misères nous étions les premiers à nous amuser. Bien rares étaient les jours où nous faisions entendre des plaintes et des récri-

minations. Ces misères étaient si mesquines, elles auraient pu être si facilement adoucies et même évitées, avec un peu de complaisance de la part de l'administration supérieure, que nous avions pris le parti d'en rire. Par leur excès même et leur inutilité, certaines tracasseries peuvent à la longue devenir plaisantes. Quand il n'y a pas moyen de changer ce qui existe, le mieux est d'en railler. Nous ne nous fâchions vraiment que quand nos chefs voulaient nous persuader qu'ils avaient été traités plus mal que nous-mêmes. Lorsque l'un



LA GROSSE TOUR
EN RADE DE TOULON.

d'eux s'avisait de nous dire : « De mon temps nous étions encore moins bien... », la moutarde, passez-moi le mot, nous montait au nez. Ce simple commencement de phrase, *De mon temps...*, nous mettait en fureur. Les aspirants d'autrefois n'avaient pu avoir plus chaud que nous dans leur poste, ils n'avaient pu avoir moins de place, moins de confort, moins de bien-être, et malgré tout le respect que nous devions à des chefs, nous ne voulions pas nous soumettre à leur jugement.

Les constructeurs de nos navires modernes ont franchement rompu avec l'usage et la tradition quand ils ont tracé sur leurs plans le logement réservé aux jeunes aspirants. Le poste est toujours la salle commune, propre à des destinations nombreuses, mais combien améliorée! Montez à bord de nos nouveaux navires et vous verrez des postes d'aspirants que l'on a cherché à rendre

habitables, je ne dis pas luxueux. Ce sont des salles presque confortables et non plus des trous noirs, comme il y a vingt-cinq ou trente ans. La quantité d'air respirable n'y est pas mesurée avec la parcimonie de jadis. Il y a même assez de place vide autour de la table pour que l'on puisse loger un piano. Les aspirants y ont gagné en bien-être, ils n'y perdent pas non plus en valeur professionnelle, car ils peuvent travailler, ce qui était presque impossible dans les postes taillés sur le patron de celui du *D'Assas*. Leurs armoires sont plus vastes, et faites de bois verni. Il y a un buffet, une sorte d'office pour le service de la table ; un lavabo est installé à proximité avec tout ce qui est nécessaire à la toilette ; pour se laver on ne fait plus queue comme naguère. Enfin, quand il s'agit d'embarquer des aspirants à bord d'un navire, l'autorité se préoccupe de savoir pour combien de ces jeunes gens le poste est aménagé, tandis qu'autrefois on en désignait un nombre quelconque, comme si les armoires disponibles avaient été multipliables, comme si les cloisons du poste avaient été élastiques.



ASPIRANT EN 1848.

L'imagination des aspirants avait enfanté jadis un type légendaire de midship, baptisé Popelinot. Popelinot avait tant de fois changé de navires, il avait été tant de fois débarqué qu'il ne possédait presque plus rien de son trousseau primitif, ayant semé quelques bribes de son avoir à chacune de ses nombreuses étapes. En homme avisé qui connaissait par expérience l'exiguïté des postes, il n'avait pas remplacé ce qui lui manquait, et avait limité sa garde-robe au seul vêtement d'uniforme qu'il portait, ne possédant pour tout linge de rechange qu'une chemise, une paire de chaussettes, un faux col et un mouchoir. Recevait-il l'ordre de débarquer, il mettait sa chemise, son faux col et ses manchettes dans son mouchoir noué en croix, et son déménagement s'opérait en un clin d'œil. Quand il montait à bord de sa nouvelle demeure, il jetait dans le poste, par le hublot ouvert, son modeste bagage, il grimpait l'échelle de coupée, empruntait à son collègue de quart un ceinturon et un sabre ainsi qu'une paire d'aiguillettes, puis il allait faire sa visite officielle à son nouveau commandant. Il annonçait à ce dernier que son sextant avait, hélas ! été emporté par une vague au moment d'une observation, que ses livres et ses cahiers avaient été mangés par les cancrelats et que, par suite, il ne fallait pas compter sur lui pour les calculs

nautiques. Alors Popelinot descendait au poste au milieu de ses camarades. On voulait fêter son arrivée, boire à sa bienvenue, mais dans la disette de verres, de liqueurs, de bière, et de vins de choix, tout se passait en cris d'allégresse, en hourras frénétiques, en chansons joyeuses, dont les profondeurs des faux ponts retentissaient jusqu'à la nuit.

Popelinot faisait son service sans beaucoup d'ardeur. Dans le train-train ordinaire de la vie courante il était un médiocre aspirant. La corvée de la « poste aux choux », pour aller conduire et chercher les cuisiniers à terre, l'humiliait profondément; sa présence au lavage du bord lui semblait ridicule; il ne se passionnait pas davantage pour les corvées de cambuse ou de cale à eau. Il abusait du « magasin général », c'est-à-dire de la mise aux arrêts dans le local du bord ainsi dénommé. Il ne sortait de sa mollesse qu'au jour de la guerre ou en face du danger. Nul ne l'égalait pour aller sur la vergue encourager les hommes prenant le troisième ris aux huniers par un gros temps. Il jurait, bien entendu, comme un charretier et chiquait comme plusieurs loups de mer. Son ami d'élection était le maître de l'équipage, car dans le métier il n'appréciait que la manœuvre; il dédaignait le canonnage, et méprisait l'infanterie. Sa mise était fort négligée, pour ne pas dire plus; il avait, pour lacets de souliers, des brins de fil de caret, c'est-à-dire de fil goudronné. Il n'avait jamais d'argent sur lui, car il dépensait toute sa solde le premier du mois, dans une fête monstre organisée à terre, où il avait maille à partir avec la police municipale. Il était la terreur des sergents de ville, des hôteliers, des logeurs en garni et professait la plus complète pitié pour les « éléphants », lisez les terriens, les citadins,



LE KIOSQUE DES CARTES SUR LA PASSERELLE.

tous ceux qui ne sont pas marins. Popelinot n'était pas, en définitive, un mauvais sujet, mais l'existence qu'on lui avait imposée depuis qu'il était midship en avait fait un être bizarre, fantasque, à demi sauvage, n'ayant plus conscience des obligations de son grade et de son rang. Les règlements en vigueur étaient seuls coupables de cette fâcheuse métamorphose. Il était l'innocente victime de leur rigorisme étroit.

Popelinot n'existe plus. Les midships d'à présent embarquent à bord avec d'élégantes valises où sont soigneusement rangés des vêtements, du linge, des mouchoirs, des chaussettes en nombre convenable. Ils ont des habits bourgeois qui viennent de chez le bon faiseur, des bottines élégantes, des cravates de prix, bref un trousseau complet en rapport avec leur situation. Ils ne chiquent plus, ne jurent plus, ne se livrent plus à des orgies de Polonais; ils ne font plus de scandale dans les rues pour ameuter la police, ils apprécient l'art du manœuvrier, mais sans mépriser, pour cela, le canonnage, l'infanterie ou les torpilles; enfin ils s'adonnent volontiers à tous les sports à la mode, même à la bicyclette. Ils ont partout, à bord comme à terre, une tenue parfaite. Ils vont dans le monde, conduisent des cotillons, jouent des comédies de salon, font des visites, choses que Popelinot repoussait avec horreur et indignation. Le progrès de la tenue est marqué d'année en année. Il n'y a pas fort longtemps que le suprême bon ton pour les aspirants était le plus absolu laisser aller; rien ne posait un midship comme un uniforme râpé; cela lui donnait des airs de navigateur « qui n'en craint pas » ; pour aller à terre, un petit chapeau mou de frise-muraille et un veston de coupe indécise lui suffisaient largement. Aujourd'hui il lui faut à bord des vêtements soignés et, à terre, il cherche volontiers à passer pour « gommeux ». Je suis loin d'y trouver à redire, car je suis de ceux qui croient que la correction et la recherche dans la tenue sont les indices de certaines autres qualités plus nécessaires, et je ne cesse de penser que l'usage du monde est utile à la carrière d'un officier.


ASPIRANT EN 1893.

L'uniforme des aspirants est connu. Une gracieuse aiguillette d'or sur l'épaule droite leur tient lieu de l'épaulette du sous-lieutenant. Comme arme ils ont le sabre ordinaire de marine, qui a remplacé le poignard dont ils étaient munis sous Louis-Philippe. Ils sont distribués à bord entre les différents offi-

ciers chefs de quart. Sur les grands cuirassés, qui reçoivent douze aspirants, chacun des quarts en compte deux ; le plus ancien répète sur l'avant du mât de misaine les ordres de l'officier, l'autre est chargé du service intérieur et veille sur les matelots pour presser l'exécution des ordres donnés. De plus, tous les aspirants sont répartis dans les différents détails à la tête desquels sont les officiers : les uns sont donc attachés à la manœuvre ou à la timonerie, d'autres à l'infanterie ou à l'artillerie, d'autres aux torpilles ou aux embarcations. Une fois leur quart terminé, les aspirants (comme les officiers du reste) sont de corvée pendant la durée du quart suivant. Si le bâtiment est en rade, il faut qu'ils se tiennent prêts à embarquer dans la chaloupe ou dans un canot pour aller *faire* de l'eau, du sable ou des balais, pour porter des hommes à terre, ou pour tout autre service semblable. Il est de règle qu'aucun canot ne doive quitter le bord sans un aspirant de corvée, lequel, armé de son sabre, devient chef de l'embarcation, responsable de sa navigation et de sa tenue, comme de la conduite des hommes. Les corvées d'embarcation sont une excellente école pour les jeunes officiers de marine; elles les habituent d'abord à la manœuvre des canots et des chaloupes, elles les accoutument ensuite à la pratique de l'autorité et du commandement; elles développent leur décision, leur énergie et leur esprit d'initiative.



UN CORVÉE DE CANOT A VAPEUR.

Par une anomalie singulière, ces jeunes gens qui sont officiers, de par la loi, et qui jouissent des prérogatives attachées à cette qualité, sont privés d'un honneur spécial, celui d'être reçus à la coupée par un coup de sifflet et de franchir cette coupée entre deux hommes de garde. Le droit au sifflet et aux deux hommes est admis pour le sous-lieutenant, il ne l'est pas pour l'aspirant, dont on assimile pourtant le grade à celui de lieutenant en second d'artillerie.

Pourquoi cette différence? Nul ne peut en donner une raison plausible. D'ailleurs comment admettre que, dans la pratique, un aspirant portant un seul galon soit l'égal d'un lieutenant d'artillerie qui en porte deux? Un aspirant rencontre dans la rue un lieutenant : lequel des deux saluera l'autre? Si l'on tient à assimiler les aspirants aux lieutenants en second, qu'on leur donne

les insignes de ces derniers, sinon qu'on supprime des règlements maritimes cette assimilation illusoire. Il serait temps de faire cesser cet état de choses, comme il serait temps de renoncer à certaines petites tracasseries vis-à-vis des aspirants, procédés qui remontent à une époque où ils étaient de tout jeunes gens. Déjà les nouveaux règlements élaborés dans ces dernières années se sont montrés plus favorables à leur égard ; ces règlements ne leur imposent plus des vexations ridicules comme jadis, ils leur laissent des libertés plus grandes, et les traitent en hommes et non plus en gamins ou en écoliers. L'âge moyen des aspirants est de plus de vingt et un ans. S'ils n'étaient militaires, ils seraient électeurs, ils auraient le droit de voter. Ne peut-on leur accorder le droit de se conduire eux-mêmes?

Les aspirants reçoivent, ainsi que tout le personnel du bord sans exception, une ration de vivres de l'État; il leur est alloué en outre, par jour, un traitement de table de 1 fr. 70 en France et 2 fr. 20 dans les colonies. Ce traitement, mis en commun, est confié à un chef de gamelle, élu par le sort, qui doit avec cette modeste subvention nourrir ses camarades. Comme ces jeunes gens sont dans la vigueur de l'âge, qu'ils ont tous bon appétit, que leur métier très actif les rend plus affamés encore, le traitement de table est juste suffisant pour subvenir aux frais de nourriture. Il faut que le chef de gamelle soit doué de beaucoup d'ordre et de prévoyance, s'il veut équilibrer son budget. Or l'ordre et la prévoyance ne sont pas des vertus courantes dans les postes de midships, il en résulte que bien souvent l'ordinaire y est d'une frugalité antique, bien souvent on y double « le cap fayols » — lisez qu'on y a pour tout accompagnement au bœuf ou au lard de ration les seuls « fayols » ou haricots secs de la cambuse. En France, on l'a dit, tout finit par des chansons. Chez les aspirants aussi on remplace par des chansons les plats qui manquent à la table. Quand, au moment des repas, des clameurs joyeuses montent du poste jusque chez l'amiral ou le commandant logé à l'étage supérieur, c'est que la chère n'est pas plantureuse à la table des aspirants. Les amiraux et les commandants ont passé par là et ils savent à quoi s'en tenir sur cette gaieté exubérante qui trouble un peu la paisible solennité du gaillard d'arrière.

Ces chefs excusent d'ailleurs les amusements et les plaisirs variés auxquels se livrent les midships; ils se montrent tolérants pour cette jeunesse pleine d'entrain, qui fait son entrée dans la vie avec de si enviables illusions, et qui n'en sait pas moins, quand il le faut, obéir à la voix du devoir.

Plaisir et devoir, telle est la devise de l'aspirant.

Leur attrait pour le plaisir n'est qu'une forme de l'enthousiasme qu'ils

portent en leur cœur. Qu'on les laisse donc s'amuser, puisqu'ils sont prêts, à l'heure voulue, à se dévouer, à se sacrifier même. Pourquoi réprimer des élans de jeunesse ? On a si vite fini d'avoir vingt ans !

VI. — L'OFFICIER MÉCANICIEN

Les officiers mécaniciens se recrutent, exclusivement, parmi les premiers maîtres mécaniciens des équipages de la flotte, régulièrement proposés et inscrits au tableau d'avancement. Leur rôle est, comme on le devine, de s'occuper de la conduite et de l'entretien des machines de tout genre employées à



L'ENTRÉE DE LA VIEILLE DARSE A TOULON.

bord. La création de ce corps date de 1860. Elle eut lieu dans des circonstances qui méritent d'être rapportées.

Les escadres anglaise et française étaient réunies cette année-là à Cherbourg.

quand Napoléon III vint les visiter. Le souverain, auquel on avait présenté les officiers mécaniciens anglais, demanda qu'on lui présentât aussi les officiers mécaniciens français. On dut lui avouer que la chose était impossible, pour la bonne raison qu'il n'y en avait pas. L'empereur, étonné, donna l'ordre de combler une lacune aussi regrettable, et c'est ainsi que le nouveau corps fut organisé. Cette institution n'alla pas sans soulever bien des mécontentements. Certains vieux marins n'admettaient point la nécessité d'améliorer le sort de ceux qu'ils appelaient, un peu dédaigneusement, des conducteurs de machines ou des chauffeurs. D'autres se plaignaient d'avoir à leur bord un personnage galonné, ayant une compétence spéciale qui leur manquait à eux-mêmes ; ils préféraient avoir affaire, pour les questions de machines, à un simple contremaître peu gradé. Enfin la présence de ce technicien dans le carré offusquait beaucoup d'officiers. On ne s'était cependant pas montré fort généreux pour ces nouveaux venus ; on leur avait donné des galons brisés, en zigzag, pour bien affirmer leur état subalterne, et on leur avait concédé un emploi, non un grade. Quelques esprits plus ouverts, comme l'amiral Jurien de la Gravière, pressentaient toute l'utilité de ces modestes auxiliaires. « Le rôle du mécanicien, disait-il, ne demeurera pas longtemps subalterne ; si le corps des officiers de vaisseau ne lui ouvre pas ses rangs, ce sera le corps du génie maritime qui devra forcément lui faire place dans les siens. »

Ni le corps des officiers de vaisseau ni celui du génie maritime n'ont ouvert leurs rangs aux mécaniciens, mais on a dû développer leurs propres cadres et leur donner des attributions de plus en plus étendues. On ne tarda pas, en effet, à reconnaître comme indispensable que les machines d'un navire de combat et le nombreux personnel qui les dessert fussent dirigés par un officier, pourvu de toute l'autorité disciplinaire qu'exige le commandement. Toutefois on ne cessa de poser en principe que cet officier devait être, à la fois, assez *pratique* pour pouvoir guider ses ouvriers dans les détails les plus minutieux du métier, assez *théorique* pour se rendre un compte exact des efforts mécaniques, des réactions physiques et chimiques qu'engendre le fonctionnement de ces appareils délicats et compliqués.

Le premier grade du corps en question est celui de mécanicien principal de 2e classe, assimilé à l'enseigne de vaisseau. Viennent ensuite le grade de mécanicien principal de 1re classe, assimilé à celui de lieutenant de vaisseau, le grade de mécanicien en chef, assimilé au grade de chef de bataillon. Enfin, au sommet de la hiérarchie sont deux mécaniciens inspecteurs, ayant rang de capitaine de vaisseau, et un mécanicien inspecteur en chef, ayant rang d'officier

Le pilote.



général. Il y a en ce moment 10 mécaniciens en chef, 70 mécaniciens principaux de 1re classe et 110 mécaniciens de 2e.

Ces chiffres vont sans cesse en augmentant. Le nombre des mécaniciens en chef, fixé d'abord à deux, s'est élevé peu à peu; enfin, dernièrement on a créé les grades d'inspecteur. Cette progression constante est amplement justifiée par l'accroissement considérable des engins mécaniques dans la marine. A l'origine, les bâtiments n'avaient qu'une seule machine motrice, aujourd'hui ils en ont deux et quelquefois trois; ils n'avaient jadis qu'un ou deux appareils auxiliaires, ils en ont maintenant plus de cinquante. Sur les cuirassés d'escadre, un



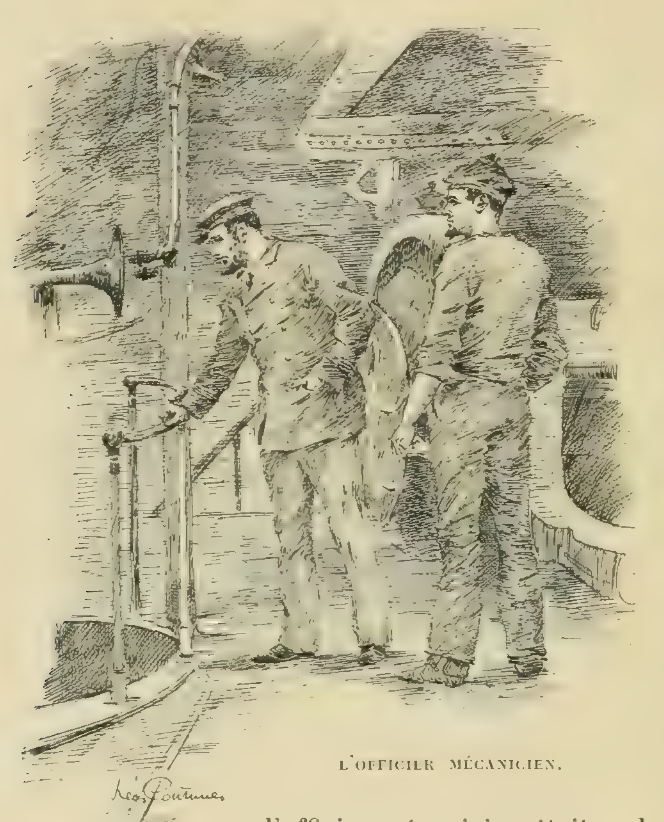
LE PONTON-ÉCOLE DES MÉCANICIENS DANS L'AVANT-PORT DE BREST.

seul officier mécanicien suffisait autrefois; actuellement on en embarque trois, un de 1re classe, deux de 2e classe, et leur temps est bien employé, je vous le jure. Il ne leur suffit plus, comme naguère, de connaître le simple fonctionnement d'une rudimentaire machine à vapeur actionnée par des chaudières à basse pression; il faut maintenant qu'ils sachent les détails multiples des nouvelles machines et des nouvelles chaudières, leur complication et leur diversité; il faut encore qu'ils possèdent des connaissances en hydraulique et en électricité, pour pouvoir surveiller et faire marcher les organes de la grosse artillerie; il faut enfin qu'ils puissent règler les appareils d'éclairage électrique qui sont répandus à profusion sur nos navires modernes.

Les officiers mécaniciens de la marine sont donc, à vrai dire, des ingénieurs. Presque tous sont anciens élèves des écoles d'arts et métiers d'Aix, de Châlons et d'Angers. Admis au service comme sous-officiers, ils doivent passer par tous

les degrés de la hiérarchie et n'en franchissent les premiers échelons qu'à la suite de concours.

Ces nombreux examens succédant à d'actives périodes de navigation ont assuré à la marine française un personnel remarquable d'officiers mécaniciens. La qualité a toujours été bonne. La quantité, par malheur, a fait quelquefois défaut. Il y a trente ou quarante ans, lorsque l'industrie n'avait qu'un développement restreint, on trouvait, dans les écoles d'Arts et métiers, assez de jeunes gens instruits pour compléter les cadres des officiers mécaniciens ; mais quand le matériel à vapeur fut devenu plus considérable, quand les machines se multiplièrent, on vit les élèves de ces écoles entrer de moins en moins dans la flotte. L'industrie les attirait en leur offrant de satisfaisantes perspectives d'avenir. C'est alors que l'administration de la marine usa d'un moyen de propagande que n'aurait pas désavoué l'opérette. Puisque le métier d'officier mécanicien était mal connu, elle imagina de le faire connaître et de le faire apprécier. Elle dépêcha donc dans les établissements d'enseignement industriel un mécanicien en chef, avec mission d'y célébrer les avantages attachés à son grade, d'y vanter les nobles et beaux côtés de sa profession. L'administration savait-elle ou ignorait-elle que le mécanicien en chef qu'elle envoyait ainsi en sergent recruteur aurait rendu des points à Mangin pour son habileté à lancer un boniment ? Mystère. Toujours est-il que cet officier endossait pour sa visite son uniforme le plus doré, son épée la plus brillante, et qu'il constellait sa large poitrine d'une rangée très fournie de décorations variées. Doué d'une parole facile et d'une aisance parfaite, il réussissait souvent à tenter les jeunes gens par des peintures imagées de la vie maritime ; les broderies de son habit, le cliquetis de ses décora-



L'OFFICIER MÉCANICIEN.

tions faisaient le reste, et les engagements pour la marine étaient nombreux. Mais il arriva que les jeunes gens enrôlés de cette façon bizarre ne restaient pas au service au delà du temps imposé par les lois militaires. Sans doute les broderies qu'on avait fait miroiter à leurs yeux, leur semblaient trop lentes à venir et ils abandonnaient la partie prématurément pour aller chercher fortune ailleurs, à l'industrie ou au commerce. Aussi a-t-on dû trouver mieux que l'exhibition d'un mécanicien en grande tenue, pour décider de la vocation des futurs chefs des machines marines. On a, dans ce dessein, élevé un peu les soldes, augmenté les cadres, créé des grades nouveaux, toutes choses propres à assurer un avenir convenable aux jeunes gens qui veulent faire leur carrière dans le corps des officiers mécaniciens. La marine doit en effet relever ce corps par tous les moyens possibles, de façon à lui attirer des sujets distingués. Il faut leur faire de tels avantages, leur donner une telle position pécuniaire et morale, qu'ils restent au service de l'État et qu'ils ne soient pas tentés de le quitter, pour aller offrir leurs talents à l'industrie, à la navigation commerciale, aux chemins de fer. A voir du reste les connaissances que l'on exige d'eux à l'heure actuelle, il faut se convaincre qu'ils sont bien des ingénieurs et non plus des contremaîtres haut gradés; il est donc juste de leur attribuer une situation en rapport avec leur mérite. Les grands services, les inappréciables services qu'ils rendent font, d'autre part, un devoir urgent de les traiter largement. D'eux seuls peut dépendre à un moment donné non seulement le gain d'une bataille, mais l'honneur du pavillon. « Je considère, a dit l'amiral Krantz, que rien n'est plus indispensable, sur un bâtiment de guerre, que de bons mécaniciens. Il est plus dangereux d'avoir un mauvais mécanicien chef de quart dans la machine, qu'un mauvais officier de quart sur la passerelle; car le commandant peut surveiller ce dernier, et le plus souvent on ne s'apercevra des fautes des mécaniciens que lorsqu'il sera trop tard pour les réparer. »

L'uniforme des mécaniciens est celui des officiers de marine : vêtements de drap bleu foncé avec insignes et boutons dorés, mais ils ne portent pas d'épaulettes et ils ont à leurs parements d'habit ou de redingote une bande de velours violet foncé. Leurs soldes, je l'ai dit, sont un peu plus élevées que celles des officiers de vaisseau.

VII. — LES INGÉNIEURS DU GÉNIE MARITIME ET LES INGÉNIEURS HYDROGRAPHES

« Monsieur l'ingénieur » ne navigue pas beaucoup; quelques-uns disent pas assez. On en voit un sur le navire-amiral de l'escadre de la Méditerranée,

on en voit un, de temps à autre, sur un navire faisant une campagne lointaine en Chine ou dans le Pacifique : ce sont donc des hôtes assez rares de nos navires de guerre. Il convient néanmoins de parler d'eux à cette place, puisqu'ils sont susceptibles d'embarquer à un moment donné.

Ils se recrutent presque en totalité parmi les élèves sortant de l'École polytechnique, qui, nommés élèves ingénieurs, suivent pendant deux ans les cours de l'*École d'application du génie maritime* à Paris. Lorsqu'il y a quelques années on a admis les conducteurs des ponts et chaussées à concourir pour les grades d'ingénieurs, on a donné la même facilité aux *maîtres principaux* et *maîtres entretenus* des constructions navales. Ils peuvent passer, après concours, sous-ingénieurs de 3e classe, en concurrence avec les élèves ingénieurs dans la proportion du sixième des vacances. Mais cette porte, démocratiquement ouverte, n'est jamais encombrée. Il n'y a actuellement qu'un seul ingénieur du génie maritime ayant suivi ce chemin : le concours est difficile, les matières qu'on y demande sont fort ardues et dépassent les connaissances moyennes des simples maîtres des arsenaux.

La hiérarchie du corps du génie maritime est la suivante :

31 sous-ingénieurs de 3e classe assimilés à enseignes de vaisseau;

38 sous-ingénieurs de 2e et de 1re classe assimilés à lieutenants de vaisseau;

22 ingénieurs de 2e classe assimilés aux capitaines de frégate;

22 ingénieurs de 1re classe assimilés aux capitaines de vaisseau.

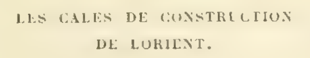
Viennent ensuite douze directeurs des constructions navales, officiers généraux dont l'assimilation est assez difficile à préciser, mais qui prennent rang après les contre-amiraux, et enfin, pour couronner la hiérarchie, l'inspecteur général du génie maritime qui a le grade de contre-amiral.

Sur leur uniforme à galons et à boutons d'or, les parements d'habits sont de velours noir. Leur traitement est un peu supérieur à celui des officiers de marine, car ils jouissent d'un complément de solde, qui ne dépasse pas d'ailleurs quelques centaines de francs par année.

Le corps du génie maritime n'est chargé d'aucune mission militaire et il importe, à ce point de vue, de le distinguer du corps du génie dans l'armée. Son rôle se borne à la construction, à la réparation et à l'entretien du matériel naval, exception faite des armes défensives. Son activité ne se déploie qu'à terre, dans les arsenaux maritimes, où il dirige les divers ateliers et chantiers de construction ou de réparation. A bord, ses officiers ne sont que des fonctionnaires de l'ordre contemplatif, si j'ose m'exprimer ainsi. Ils sont embarqués pour voir, examiner, étudier nos navires et au besoin les navires étrangers qu'ils

rencontreraient. Ils ont à donner leur avis, à se renseigner, et à renseigner le département sur ce qui touche à l'architecture navale, mais ils n'ont pas le moindre service militaire à accomplir. Les officiers de marine pensent généralement, comme je le disais plus haut, que les ingénieurs du génie maritime ne naviguent pas assez pour avoir une connaissance suffisante des exigences de la flotte moderne, ils estiment que le travail de cabinet ne saurait donner aux constructeurs des idées exactes sur les conditions où se trouve le navire à la mer : ils en concluent que bien des défauts remarqués sur les bâtiments de guerre seraient évités si ceux qui les construisent étaient plus au courant des nécessités de la navigation.

Ce sont là chicanes de boutique, qu'on me passe le mot. Le génie maritime est un corps fermé, qui se recrute exclusivement dans une grande École où les élèves acquièrent, en même temps que beaucoup de science, un certain esprit d'exclusivisme. Je n'ose accuser les polytechniciens de se croire supérieurs à ceux qui n'ont pas été sur les mêmes bancs qu'eux ; mais je me permets de dire qu'ils semblent oublier parfois le mérite des autres. Du jour où leur numéro de classement a fait d'eux des constructeurs de navires, ils ont foi dans leur savoir qui est considérable, ils ne prennent pas toujours assez en considération l'expérience pratique des marins qui ont à se servir de l'instrument de combat préparé par leurs soins. Et c'est là l'origine de la petite guerre que leur font les officiers de marine.


LES CALES DE CONSTRUCTION DE LORIENT.

Mais, quoi qu'il en soit, notre génie maritime est un corps d'élite que bien des marines étrangères pourraient nous envier. Dupuy de Lôme, de Bussy, pour ne citer que les noms des plus récents de ses grands chefs, ont jeté sur ce corps un éclat qui n'est pas près de disparaître. A côté d'eux d'éminents ingénieurs se sont formés et les superbes navires de notre flotte de guerre attestent hautement les mérites de leurs créateurs. Il faut le dire et le répéter, car on

a chez nous une trop naturelle tendance au dénigrement. Une certaine presse s'est donnée pour spécialité de décrier tout ce qui sort des chantiers de l'État. Elle fait systématiquement le procès à toutes les œuvres de nos ingénieurs, heureuse (on le dirait presque) quand elle peut annoncer que telle ou telle imperfection a été reconnue sur tel ou tel navire nouvellement lancé. Avec une mauvaise foi dont elle ne donne que trop d'exemples, elle insiste démesurément sur les plus petits défauts et elle prend soin d'atténuer, au delà du raisonnable, les qualités réelles. Elle oppose à nos propres navires les navires étrangers, qu'elle ne connaît d'ailleurs que par des articles-réclames; et elle en conclut à l'infériorité de nos constructeurs officiels. De telles pratiques sont lamentables. Elles n'aboutissent qu'à semer la défiance dans le pays sur la valeur de sa flotte militaire et qu'à jeter la déconsidération sur un corps aussi savant, aussi capable, aussi dévoué que possible. Il est également fort maladroit de répandre le bruit que les chantiers des sociétés de construction maritime ont un personnel plus distingué que les arsenaux de la marine. Ce sont d'anciens ingénieurs des constructions navales qui dirigent nos grands ateliers privés maritimes, et qui lancent sur les mers les paquebots de nos grandes lignes postales, objets d'une légitime admiration partout où ils passent.

La marine entretient un autre corps d'ingénieurs, celui des ingénieurs hydrographes, qui a pour mission les levés hydrographiques et l'exécution des travaux qui en sont la suite, ainsi que la coordination de tous les documents scientifiques, météorologiques et nautiques que les navigateurs ont intérêt à connaître. La construction ou l'achat et l'entretien des instruments de précision nécessaires à l'art nautique rentrent aussi dans les attributions de ces ingénieurs.

Ils ont même origine, même traitement, même uniforme, même hiérarchie que les ingénieurs du génie maritime. Mais leur cadre est fort restreint et ne comprend, en tout, que dix-huit officiers. On leur doit la majeure partie des cartes et documents qui composent l'hydrographie française.

VIII. — LE MÉDECIN

De tous les officiers du carré, c'est le médecin qui doit le plus de reconnaissance aux progrès de l'esprit public.

Dans l'ancienne marine, la position des médecins à bord était des plus humbles. Ils n'avaient point, d'ailleurs, le titre de « médecin », que se réservaient les praticiens consacrés docteurs par les Facultés, à la suite des examens si fort ridiculisés par Molière. La marine soldait bien, dans les ports, quelques-uns

de ces docteurs, pauvres savants aux allures pédantes, mais ces messieurs jugeaient le service de mer très indigne de leur savoir. Ils se bornaient à visiter les malades des hôpitaux, laissant les malades des navires aux mains des chirurgiens — ou mieux des barbiers à l'ignorance grossière.

De nos jours, et depuis longtemps, le médecin est sur la même ligne que les officiers de vaisseau, vivant avec eux, partageant leur table, recevant la même solde, suivant l'assimilation des grades. Revêtu, par sa mission toute philanthropique, d'un caractère indépendant, ayant une initiative absolue dans son service professionnel, qui sait s'il n'est pas le plus heureux des membres du carré ? Il n'est pas astreint aux dures exigences du métier d'officier de quart, il a des loisirs nombreux qu'il peut employer comme il l'entend, à travailler pour son instruction personnelle ou à lire pour se distraire.

L'immense majorité des médecins de la marine est originaire des ports de guerre ou des contrées voisines. Naguère les jeunes gens de dix-huit à vingt-deux ans, reçus bacheliers, qui se destinaient au corps de santé naval, venaient faire leurs études médicales dans trois écoles de médecine navale établies à Toulon, Rochefort et Brest. L'instruction donnée dans ces écoles était complète et calquée sur celle que l'on reçoit dans les Facultés de médecine de l'État ; toutefois le diplôme de docteur ne pouvait être conféré que par une de ces Facultés. Le premier grade était celui d'aide-médecin, que les étudiants pouvaient obtenir après deux ans d'études à la suite d'un concours annuel. C'était encore au concours que l'on obtenait successivement les grades de médecin de deuxième classe et de médecin de première classe. Une organisation nouvelle, ou plutôt une série de décrets, dont le premier date de 1886, a bouleversé le mode d'entrée dans la carrière et modifié les règles d'avancement.

Les trois écoles de Toulon, Rochefort et Brest ne sont plus que des écoles préparatoires et ne reçoivent que des étudiants de première année. Cette année écoulée, les étudiants sont envoyés après examen à Bordeaux, à l'*École de médecine navale*, où ils sont pensionnaires et se trouvent sous l'autorité directe de médecins de la marine. Ils suivent les cours de la Faculté établie dans cette ville, et, au bout de trois ans de séjour, sont admis à passer leur thèse de docteur. En cas de succès, ils sont nommés médecins de deuxième classe, viennent de nouveau dans les écoles des ports pour y suivre des cours de pathologie exotique, après quoi, ils sont aptes à l'embarquement.

Ils peuvent devenir plus tard médecins de première classe, soit au tour de leur ancienneté sur la liste du cadre, soit par promotion au choix, si leurs notes appréciatives les ont fait inscrire sur le tableau d'avancement

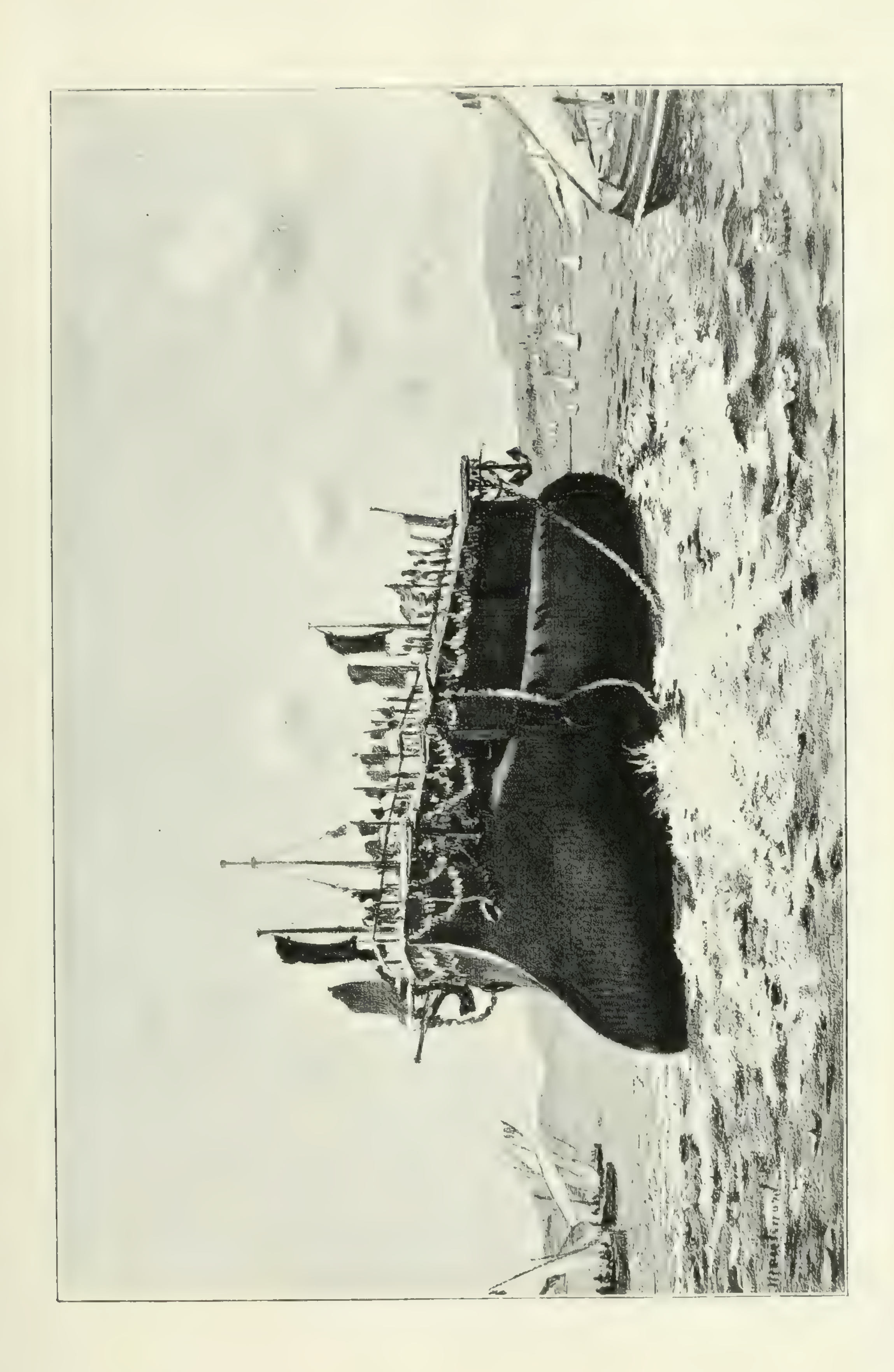
Le médecin de deuxième classe est assimilé à l'enseigne, et le médecin de première classe, au lieutenant de vaisseau. Le premier porte deux galons d'or, le second trois galons; en outre, ils ont, comme pour tous les membres du corps de santé, les parements de la redingote en velours cramoisi. Les autres grades de la hiérarchie sont dénommés : médecin principal, assimilé à chef de bataillon; médecin en chef, assimilé à capitaine de vaisseau ou colonel; directeur du service de santé, intermédiaire entre capitaine de vaisseau et contre-amiral. Jusqu'en 1886, il existait un inspecteur général du service de santé. Son emploi a été supprimé.

L'un des nombreux décrets parus dans ces dernières années sur le service sanitaire n'a laissé à bord (du moins pour le temps de paix) qu'un seul médecin, qui a gardé le nom de médecin-major, et n'a maintenu de médecins en sous-ordres que sur les transports, en raison des malades nombreux que ces bateaux rapatrient. Un autre décret plus récent a opéré un changement très important dans l'organisation du corps de santé. Jusqu'en 1890, les médecins de la marine étaient indifféremment appelés à servir sur les vaisseaux et à servir à terre dans nos colonies d'outre-mer. Un roulement s'établissait entre eux, et tel médecin, après avoir embarqué deux ans sur le *Colbert* ou sur le *Redoutable*, se voyait désigné pour la Cochinchine ou le Tonkin; il y assurait le service des hôpitaux, y soignait les fonctionnaires coloniaux et leurs familles, y traitait au besoin les indigènes, etc. La séparation du sous-secrétariat des colonies et du ministère de la marine, et le passage de ce sous-secrétariat au ministère du commerce ont eu pour effet de faire opérer une scission depuis longtemps prévue entre les médecins affectés aux colonies et ceux affectés à la flotte. Un cadre de médecine coloniale a été créé, et les médecins de marine ne sont plus appelés que sur les vaisseaux ou dans les hôpitaux maritimes établis aux cinq ports de guerre.

Le service de santé d'un navire s'organise sur des bases invariables. Chaque matin une sonnerie de clairon annonce à l'équipage que l'on va passer la *visite*. Le médecin se rend à l'hôpital du bord, où l'infirmier lui a préparé une table et un siège. Près de lui est assis un fourrier pour écrire sous sa dictée les noms des malades, les prescriptions ordonnées, les repos fixés, etc.

A bord des grands transports qui naviguent chargés de monde et qui ramènent au pays natal tous ceux que les rudes climats des tropiques ont éprouvés, la besogne des médecins est considérable, leurs fonctions deviennent absorbantes, la visite se prolonge pendant plusieurs heures. Sur un navire militaire, au contraire, la visite quotidienne est courte et le major a bien vite

Lancement de navire.



rempli ses obligations. Quand plusieurs navires sont réunis, chacun des médecins passe à tour de rôle la journée à son bord. Un pavillon particulier, hissé en tête du mât de misaine, est la marque distinctive qui fait reconnaître le vaisseau dont le docteur est de garde. On sait donc toujours à qui s'adresser s'il survient quelque accident : un signal appelle immédiatement le médecin de service.

Sur les navires de petites dimensions, avisos-torpilleurs, torpilleurs de toutes classes, canonnières de rivière, côtres, garde-pêches, etc., l'effectif ne comporte pas de médecin. Le rôle d'Esculape est dévolu, en cas pareil, au commandant lui-même. Maître après Dieu sur son bord, c'est bien le moins qu'il ait le droit de soigner ses subordonnés si bon lui semble et comme bon lui semble. D'aucuns s'acquittent de cette tâche en praticiens habiles. Leurs diagnostics pèchent évidemment par la sûreté et par la clairvoyance, mais en mettant en pratique le sage précepte, *dans le doute abstiens-toi*, ils taisent leur opinion (s'ils en ont une) et de la sorte ne se trompent jamais. Quel est donc le médecin consacré par la Faculté qui pourrait en dire autant ?



LA VISITE.

Si par hasard un commandant tenait, lui aussi, à signer une ordonnance, il pourrait agir comme ce pseudo-médecin de vaudeville, qui, mis au pied du mur, se mettait à griffonner sur un papier des pattes de mouches inintelligibles, où un pharmacien, en homme habitué à la calligraphie médicale, parvenait à déchiffrer une prescription véritable. Et puis, tout compte fait, avec trois remèdes, pas un de plus, n'importe qui peut se tirer d'affaire : pour un malaise d'intestins prescrivez le bon bismuth laudanisé, pour un mal d'estomac l'active et nauséabonde poudre d'ipéca, pour la fièvre la bienfaisante et mer-

veilleuse quinine. Si le malade ne guérit pas, vous aurez du moins la conscience tranquille.... Devant une blessure grave le commandant docteur doit déclarer son impuissance, il n'a plus qu'à expédier son malheureux blessé à l'hôpital voisin ou à réclamer le médecin du navire de garde.

Au jour du combat, quand la *générale* se fait entendre, le docteur suivi de ses aides se rend dans le faux-pont, à l'endroit qu'on lui a désigné comme *poste des blessés* et qu'on a choisi dans les parties du navire les mieux protégées contre les obus et la mitraille. Il y installe des lits, des cadres, une table à opérations, et tous les objets nécessaires. Les blessés arrivent jusqu'à cette ambulance improvisée dans des civières qui montent et descendent à travers les panneaux dépourvus de leurs échelles de circulation. Là, officiers, gradés et matelots sont égaux, égaux devant la souffrance et la mort : le plus grièvement blessé obtient seul le privilège d'être pansé le premier. Il n'est que le commandant pour qui les médecins puissent se départir de cette loi d'humanité, le commandant sur qui repose l'honneur du pavillon. Mais tous, du premier au dernier, sont soignés avec le dévouement le plus complet, le plus généreux.

Les médecins de la marine traversent, hélas! d'autres moments où leur habileté, leur savoir, leur dévouement sont soumis à de suprêmes épreuves. Dans leurs courses à travers les océans, en abordant au Sénégal, dans l'Inde, aux Antilles, les navires sont trop souvent exposés à subir de redoutables épidémies de fièvre jaune ou de choléra. Le zèle des officiers de santé de la marine se déploie dans ces circonstances avec une ardeur qui leur mérite et leur assure l'admiration de tous. Quand la maladie décime l'équipage, que les plus vaillants des marins sont terrassés, les médecins raffermissent par leur exemple les courages chancelants. Ils dépensent sans compter leurs soins et leurs peines, sans souci de la mort qui les guette. Le livre d'or de ceux qui ont succombé aux atteintes des épidémies est déjà long : n'importe! on trouve toujours des imitateurs à ces nobles victimes du devoir.

Compagnons agréables, serviteurs consciencieux et, le cas échéant, héros de dévouement et d'abnégation, les médecins de marine ne professent toutefois qu'un penchant médiocre pour la mer. On compte ceux qui recherchent les occasions de naviguer par simple amour de la navigation. Le goût des voyages lointains est une passion de jeunesse : avec l'âge mûr on s'attache à son foyer, on devient casanier, on se blase vite sur les émotions ou les plaisirs que donne la vue des pays d'une civilisation différente. Les longues journées de mer gâtent pour les médecins la satisfaction de l'arrivée sur une terre nouvelle. A bord, ils trouvent peu d'aliments à leur activité, une maladie grave

vient de temps à autre leur permettre de mettre à profit les ressources de leur expérience ; mais l'événement est rare, ce sont surtout des bobos qu'ils doivent soigner chaque jour à leur visite du matin. Ils préfèrent donc, et l'on ne saurait les en blâmer, le service des hôpitaux, où ils sont plus occupés, où ils sont sans cesse appelés à montrer ce dont ils sont capables.

Pourtant ils doivent à la navigation une part de leur mérite ; grâce à elle, ils ont acquis l'expérience des maladies spéciales à l'homme de mer, ils ont pu juger par eux-mêmes de l'influence des divers climats, ils ont établi en parfaite connaissance de cause l'hygiène navale. Si, dans nos colonies, l'état sanitaire va s'améliorant chaque jour, c'est aux médecins de la marine qu'on le doit. Si le scorbut, si le typhus, qui jadis causaient tant de victimes sur nos vaisseaux, ont désormais disparu, c'est parce que les médecins ont appris en naviguant à les soigner et surtout à les prévenir.



DESCENTE DES BLESSÉS DANS LA CALE.

D'ailleurs les hommes distingués n'ont jamais manqué dans le corps de santé de la marine. Les noms des Jules Roux, des Rochard, des Jossic, des Leroy de Méricourt, des Bérenger Féraud, des Rouvier, ont dépassé l'enceinte de l'Académie de médecine pour forcer l'attention du grand public.

IX. — LE COMMISSAIRE

Lui non plus n'a pas à regretter les progrès réalisés dans les mœurs et les usages depuis cent ans. Il en a largement bénéficié. Avant 1789, il aurait été l'un de ces officiers de *plume*, si dédaigneusement traités par les officiers de

l'*épée*. Aujourd'hui il est de la grande famille des officiers — tout court — ; et personne ne lui marchande ni son rang ni son titre.

Pauvre corps de la plume, que de misères il a eu à supporter du grand corps!

Rien ne subsiste plus depuis longtemps de cette morgue fâcheuse qui faisait la position si pénible, si humiliante aux administrateurs. Le corps de l'*épée* est sans doute toujours flatté d'être par excellence le corps « combattant »; mais il a la générosité de ne point le faire sentir à ceux qui vivent avec lui dans l'étroite et constante promiscuité du bord. Il les traite en égaux, mieux que cela, en camarades. Tout au plus se permet-il vis-à-vis d'eux une inoffensive plaisanterie, celle de les dénommer familièrement les « gardes nationaux ».

Le véritable titre de l'administrateur actuel de nos navires est celui d'*officier d'administration*. Mais il n'est et ne sera jamais que le *commissaire*. Le vocable officiel est trop long; personne ne l'emploie. Son nom même, le nom qu'il a reçu de ses ancêtres et que porte son acte de naissance, est à peu près ignoré des officiers avec lesquels il vit, à la table desquels il prend ses repas. Pour tous, il est le commissaire : « Commissaire, avez-vous enregistré mon ordre? — Commissaire, venez-vous à terre? — Commissaire, quand nous payez-vous?... »

Quelles sont les fonctions des commissaires sur les navires de l'État? Les voici, résumées par l'un d'eux dans un traité didactique : « C'est à l'officier d'administration qu'est confiée d'une manière spéciale, quoique non exclusive, la sauvegarde de tous les intérêts civils dont le bâtiment est l'objet ou le théâtre, et où l'État est engagé comme personne civile ou doit intervenir comme agent public.... » D'où il appert pour les humbles profanes que sa responsabilité est grande.

Pour sauvegarder tant de choses, le commissaire est à la fois administrateur, trésorier et officier de l'état civil. Il doit surveiller la comptabilité du commis aux vivres et du magasinier, et, dans le but de contrôler ces agents, il tient en double leurs écritures. Il dresse les états de solde, il touche les mandats pour les payements généraux et verse aux capitaines des compagnies les sommes qui reviennent à leurs hommes. Il tient à jour le *rôle d'équipage*, sorte de grand livre qui établit les droits de chacun à la solde et aux avantages de l'embarquement. Il consigne sur ce fameux rôle toutes les mutations qui surviennent, et échange une correspondance active avec les bureaux du port d'armement où se tient (en manière de contrôle) un double de sa propre comptabilité. En pays étranger, il traite avec les fournisseurs pour les marchés que passe le conseil d'administration, dont il fait partie avec le commandant et

le second. Il dresse les actes de naissance et de décès, au besoin de mariage. Il est même notaire à ses heures, car il peut recevoir un testament. Il est secrétaire des conseils d'avancement, puis greffier des conseils de justice ou des conseils de guerre qui se réunissent à bord. Une fois l'an, il doit récapituler son rôle d'équipage sur d'énormes et volumineux imprimés qu'on nomme des feuilles de journée. De toutes les fonctions qu'il exerce, celle que le matelot connaît et apprécie le mieux est naturellement le payement de la solde à la fin du mois. Le commissaire va toucher au Trésor le montant de cette solde avec deux ou plusieurs matelots porteurs d'un coffre de bois à la forme massive, à la triple serrure, qui est la caisse du bord. Elle a un nom, cette caisse, celui de *Dominique*. Pourquoi *Dominique*? Nul ne le sait. De mémoire de marin la caisse s'est appelée ainsi et la tradition s'en transmet de génération en génération. Quelques étymologistes prétendent que Dominique, venant du latin *Dominus*, maître, ce mot signifie qu'avec l'argent on est maître de tout.



LE COMMISSAIRE.

Acceptons cette explication qui, après tout, en vaut une autre. Dominique est entouré de beaucoup de soins. Certains commandants font vernir ses parois et ornent son couvercle de belles majuscules de cuivre découpé traçant le nom du navire. Lorsqu'il revient de terre tout plein d'or, d'écus et de billon, on lui attache une longue corde munie d'une bouée afin que si, par malheur, l'embarcation qui le ramène venait à chavirer, on puisse sauver sans trop de peine son précieux chargement. La précaution ne sera pas jugée inutile si l'on songe que pour un cuirassé d'escadre la solde mensuelle atteint environ 30 000 francs.

Les occupations du commissaire ne cessent pas avec le désarmement du

navire. Tout au contraire, elles redoublent à ce moment, car il doit rendre des comptes complets, apurer toutes les écritures faites au jour le jour. Aussi, quand tout le monde débarque, le commissaire ne prend pas congé du navire, il y reste attaché un mois encore et l'infortuné se débat sous une avalanche compacte de chiffres, de notes et de pièces administratives, au milieu de ses carnets, de ses registres, de ses relevés de rations, de ses actes, de ses procès-verbaux....

Et il ne succombe pas, dira-t-on, sous le poids de tant de travaux? Pas le moins du monde. Et son cerveau résiste à ce surmenage? Absolument. Ses fonctions donnent lieu à une imposante énumération de devoirs et d'obligations. Mais il est aisé de remplir les uns et les autres. Il suffit pour y parvenir d'avoir de l'ordre et de la ponctualité. Le métier de commissaire de bord est simple. Ne vous apitoyez donc pas sur le sort de cet utile auxiliaire du commandement. Sauf de rares exceptions, il est maître de régler son travail à sa guise, il peut abattre rapidement et par avance la besogne de plusieurs jours de façon à se ménager des loisirs. Il se lève à l'heure qui lui plaît, il ne connaît point l'appel intempestif du timonier, la nuit, venant prévenir « pour le quart », il ignore les désagréments de la pluie reçue quatre heures durant sur une passerelle exposée à tous les vents. C'est un homme heureux. Ses collègues du carré envient plus d'une fois sa quiétude.

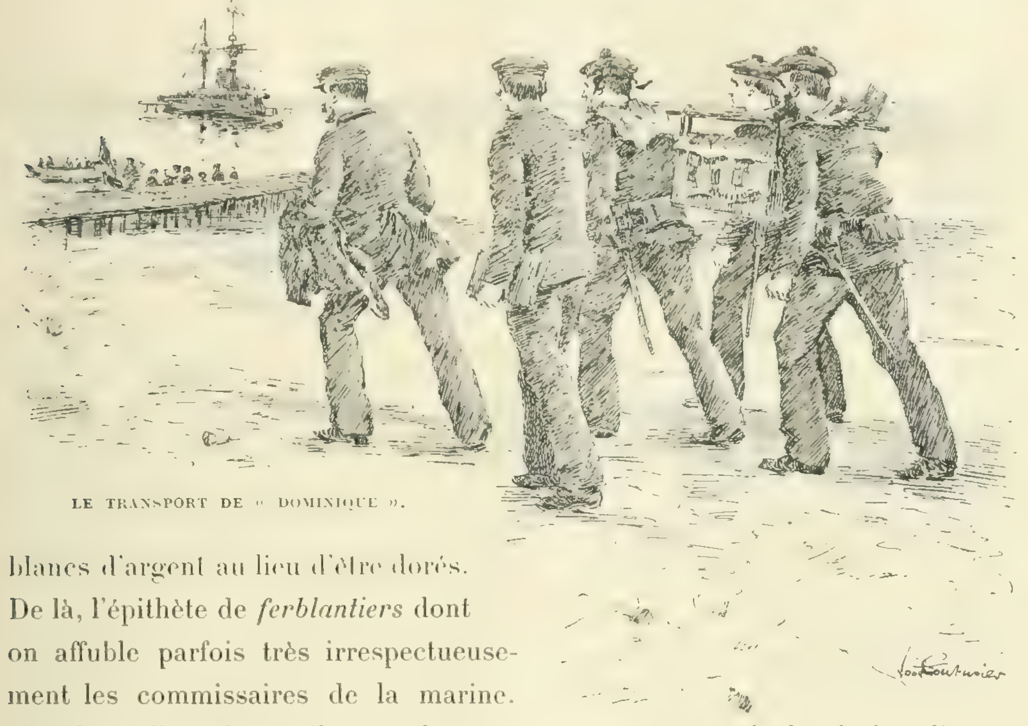
Les officiers du commissariat sont d'ailleurs très supérieurs au rôle qui leur est assigné sur les bâtiments. Ils n'ont, en réalité, à faire d'emploi utile de leurs facultés que dans les bureaux des ports et des arsenaux, où ils ont à veiller aux approvisionnements, aux subsistances, aux fonds. Là, seulement, ils ont à traiter d'importantes et délicates questions ; là, seulement, ils ont à faire l'application de l'aphorisme célèbre et toujours vrai : administrer, c'est prévoir.

Leur recrutement se fait par voie de concours. Nul ne peut être admis à ce concours, s'il n'est licencié en droit. Chaque année, une dizaine de jeunes licenciés en droit entrent ainsi dans la marine, où ils apportent un élément distingué et précieux. Ils reçoivent leur instruction spéciale dans une école d'administration établie à Brest, dont les cours sont de deux ans. A leur sortie de l'école, ils sont nommés aides-commissaires. La hiérarchie du commissariat se compose des grades suivants : aide-commissaire ; sous-commissaire ; commissaire adjoint ; commissaire ; commissaire général.

Une armée, une escadre ou une division navale comporte, pour la direction du service administratif, un commissaire de l'un des grades supérieurs, lequel fait partie de l'état-major général. Les sous-commissaires et les aides-com-

missaires embarquent, à raison d'un, sur tout bâtiment ayant plus de quarante-trois hommes. Au-dessous de cet effectif, le commandant est lui même officier d'administration et prend le titre de commandant-comptable. Il est, en ce cas, assisté d'un gradé de la ligne des fourriers qui, après examen, est muni d'un brevet spécial de secrétaire de commandant comptable.

L'uniforme des officiers du commissariat est du même modèle que celui des officiers de vaisseau : casquette, redingote, chapeau et habit de grande tenue, sont taillés sur le même patron, mais les boutons, galons et broderies sont



LE TRANSPORT DE « DOMINIQUE ».

blancs d'argent au lieu d'être dorés. De là, l'épithète de *ferblantiers* dont on affuble parfois très irrespectueusement les commissaires de la marine. En place d'épaulettes ils ont des pattes agrémentées de broderies d'argent et portent l'épée au lieu du sabre.

Pendant le combat, le poste de l'officier d'administration est dans les profondeurs de la cale ou des faux-ponts. Il s'occupe du passage des poudres et des obus. Il veille à ce que l'envoi des gargousses et des projectiles ne se ralentisse pas. Après l'action, c'est lui qui fait l'appel général et qui apostille, sur le rôle, le nom des hommes tués ou blessés.

X. — L'AUMÔNIER

Pour les uns « monsieur l'abbé » ; pour les autres « monsieur le curé » ; pour tous un personnage très respecté. Il y a un indiscutable fonds de religion

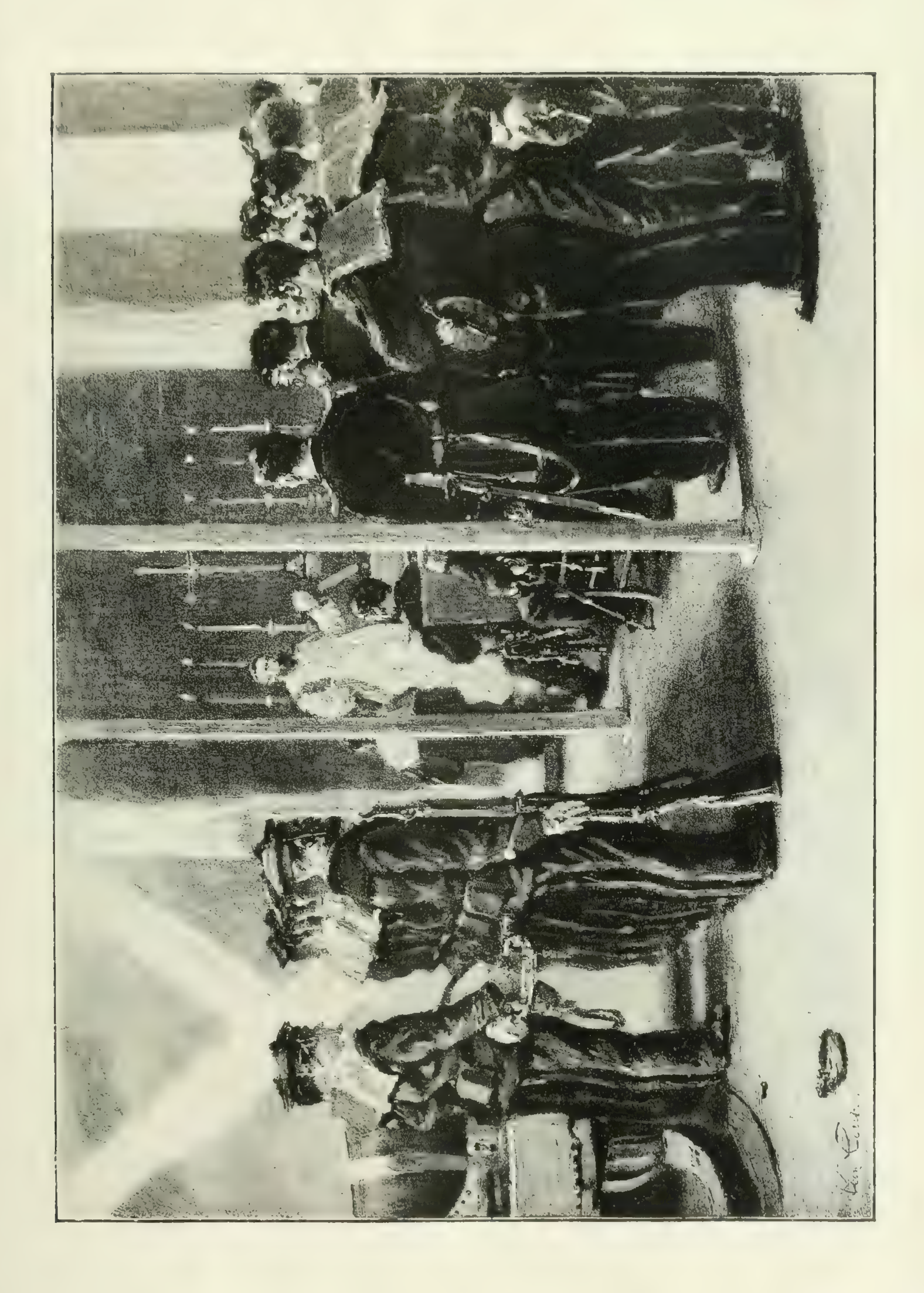
dans le cœur des marins. Le matelot breton, âme simple, est un croyant; le matelot provençal, plus léger, plus frondeur, moins pratiquant, n'est pas le mécréant qu'on pourrait supposer. Tous les marins, ou du moins beaucoup d'entre eux, se plaisent à croire à l'intervention de la Providence dans les circonstances critiques de leur vie aventureuse. Les murailles de certaines chapelles voisines des ports montrent assez d'ailleurs, par les dons naïfs dont elles sont ornées, que beaucoup d'hommes de mer ont mis en Dieu leur espérance au milieu des plus grands périls.

A Marseille, dominant la ville, en face des flots bleus de la Méditerranée, on voit se dresser l'église vénérée de Notre-Dame de la Garde; au sommet des rochers qui dessinent le càp Sicié près de Toulon, on aperçoit la chapelle de la Bonne-Mère. Les milliers d'ex-voto qui tapissent les murs, les piliers ou les plafonds de ces sanctuaires, petits navires grossièrement façonnés, naïves peintures de naufrages, pauvres statuettes maladroites, disent combien de vœux ont été saintement déposés aux pieds de la Vierge, patronne des marins, par les enfants de la Provence. Au Havre, dans l'église de Notre-Dame-des-Flots, à Honfleur, dans l'église de Notre-Dame-de-Grâce, les pieuses offrandes sont nombreuses et attestent la ferveur des populations maritimes. A Paimpol, au départ des Islandais a lieu cette touchante cérémonie, que Pierre Loti a si joliment décrite, où l'on voit le Saint-Sacrement « suivi d'une procession lente de femmes et de mères, de fiancées et de sœurs faisant le tour du port, où tous les navires pavoisés saluent du pavillon au passage, tandis que le prêtre, s'arrêtant devant chacun d'eux, dit les paroles et fait les gestes qui bénissent ». A Lorient, un touchant usage s'est perpétué : quand un navire quitte ce port pour une campagne lointaine, il se fait un devoir d'envoyer deux coups de canon en passant devant le clocher du petit village de Larmor. Dans les croyances populaires, la Vierge de Larmor, tou-



« MONSIEUR L'ABBÉ. »

La messe à bord.



chée de ce salut, protégera le navire ainsi que ceux qui le montent à travers les dangers de la navigation, et c'est là une consolation qui ne laisse point insensibles les parents restés à terre. La tradition rapporte au surplus que, pris par le mauvais temps à la sortie des passes, un bâtiment de guerre oublia de rendre cet hommage à Notre-Dame de Larmor; quelques mois après il disparaissait. Aujourd'hui encore, on considérerait comme perdu tout bâtiment de guerre qui oublierait de saluer la bonne Vierge.

Tenant compte sans doute de cet *état d'âme* des navigateurs, les règlements de la marine militaire continuent, en dépit de l'esprit moderne, à s'associer au



LE PETIT VILLAGE DE LARMOR, PRÈS LORIENT.

culte de l'immense majorité des équipages. Une prière, composée de l'Oraison dominicale et de l'Ave Maria, doit être récitée matin et soir, devant l'équipage assemblé sur le pont; la messe est solennellement dite aux jours de fête; le vendredi saint, les vergues sont mises en croix, les pavillons en berne, le canon tonne d'heure en heure. Lors du lancement d'un vaisseau, un prêtre vient en grande pompe le bénir. Les fiançailles du navire avec l'Océan sont célébrées à la face du ciel, au milieu des navires garnis de pavillons et de flammes, on invoque le Dieu des armées qui est aussi le Dieu des tempêtes, en confiant à sa garde la future forteresse flottante.

Dans le temps de paix, le rôle de l'aumônier à bord consiste à réciter cette

prière quotidienne et à officier le dimanche. « Si le temps est beau, écrivait le Père Fournier, l'aumônier des flottes de Louis XIII, et qu'il n'y ait point de vent, l'ordinaire est de dresser l'autel sur la devanture de la dunette, afin que tout l'équipage y puisse assister, et pour lors encore, afin de remédier à toute incommodité de l'air qui pourrait survenir, on tend un voile au-dessus de l'autel, et de part et d'autre, en sorte que les cierges mêmes ne s'éteignent pas. » C'est encore ainsi que les choses se passent sur nos navires actuels. Adossé à un rideau recouvert de pavillons aux couleurs vives, l'autel se dresse par beau temps sur le gaillard d'arrière ou par mauvais temps dans la batterie, près des canons dont les aciers polis reflètent la lumière des cierges. Cette artillerie puissante, dont la vue donne l'impression d'une force colossale, ces boulets énormes, messagers de mort et de ruine, ajoutent à la majesté de la cérémonie et font un grandiose décor à l'autel très simple où l'aumônier officie. La garde en armes, commandée par un aspirant, se range à droite et à gauche de l'autel. Le capitaine et l'état-major occupent des fauteuils; derrière eux, l'équipage est debout. A l'élévation, la garde met le genou à terre, les tambours et clairons battent et sonnent aux champs, tandis que la musique exécute des symphonies et qu'un pavillon blanc à croix rouge, remplaçant à la corne d'artimon le pavillon national, avertit les canots de ne point accoster et indique à tous qu'il faut garder le silence.

Dans le temps de guerre, au jour du combat, l'aumônier a son poste au milieu des blessés, dans le faux-pont ou dans la cale. Il les soutient, les encourage ou les prépare à la mort. Il est leur dernier confident.

Bien qu'il n'ait droit qu'à des honneurs militaires fort modestes, l'aumônier est toujours à la table du commandant. Les conversations bruyantes et parfois libres des carrés, où la jeunesse domine, jureraient avec la robe et le caractère du prêtre, aussi les règlements ont-ils sagement agi en donnant à l'abbé l'existence d'un officier supérieur. Il n'en a pas toutefois les émoluments et ne touche que la solde d'un lieutenant de vaisseau, trois mille et quelques cents francs, sans d'ailleurs aucun espoir d'augmentation.

Naguère encore il y avait plusieurs classes d'aumôniers et au-dessus d'elles un aumônier en chef. On a jugé que cette hiérarchie était superflue, et actuellement tous les aumôniers de la marine sont égaux de grade et traités de même.

Le jour est proche sans doute où ils disparaîtront tout à fait de nos flottes. Déjà, en 1876, un premier assaut a été livré contre l'administration de la marine, que la commission du budget accusait d'entretenir un personnel d'aumôniers

trop dispendieux. Les navires amiraux et les navires-écoles étaient pourtant, avec les transports ramenant des troupes des colonies, les seuls navires ayant des aumôniers. On trouva que c'était excessif. Le débat fut violent; il donna lieu à un petit incident de tribune qui vaut d'être rappelé.

Après avoir mentionné que sous Louis XIII et ses successeurs de l'ancienne monarchie les aumôniers des navires ne formèrent jamais un corps distinct et hiérarchisé, le rapporteur du budget, M. Raoul-Duval, ajouta que, depuis 1840, époque où l'aumônerie acquit définitivement droit de cité sur les vaisseaux français, le nombre des ecclésiastiques embarqués avait beaucoup augmenté. « Les aumôniers supérieurs, dit-il, font à bord des escadres un double emploi avec l'aumônier embarqué, car sur certains navires-amiraux il y a à la fois l'aumônier d'escadre et l'aumônier du bord.

L'amiral Fourichon, ministre de la marine. — Je vous demande pardon, il n'y en a jamais qu'un.

M. le rapporteur. — Je vous demande pardon moi-même, monsieur l'amiral. Je vais vous en citer un exemple que je prendrai dans l'*Annuaire de la Marine* et qui vous prouvera qu'il y en a deux.

M. le ministre de la marine. — Sur le même bâtiment?

M. le rapporteur. — Oui, sur le même bâtiment.

M. le ministre de la marine. — Je ne l'ai jamais vu.

M. le rapporteur. — Voici ce que je trouve dans l'*Annuaire*. Division des mers de Chine et du Japon : Vous avez l'abbé Clairet qui est à bord du *Montcalm*, lequel porte le pavillon de l'amiral Krantz dans la station, et l'abbé du Bourquet. L'abbé Clairet est aumônier de division et l'abbé du Bourquet est aumônier de deuxième classe.

M. le ministre de la marine. — Je ne crois pas que cela se soit jamais présenté.... Je vérifierai le fait. Il ne peut y avoir deux aumôniers à bord.

L'amiral Fourichon, très surpris, très intrigué, se mit, dès sa sortie de la Chambre, en devoir de vérifier le fait comme il l'avait promis, et voici ce qu'il apprit : il y avait bien sur le *Montcalm* l'abbé Clairet, il y avait bien aussi sur le même bâtiment le fâcheux du Bourquet qui avait causé tant d'émoi, mais ce dernier, loin d'être aumônier, était aspirant de deuxième classe.... Seulement l'aspirant du Bourquet avait, devant son nom patronymique, un autre nom, celui de Labbé, et s'appelait en réalité Labbé du Bourquet. Dans son ardeur réformatrice, le rapporteur du budget avait eu les sens obscurcis, il avait lu *L'abbé* (en deux mots) et il en avait conclu à la présence de deux aumôniers sur le *Montcalm*.... Sachons-lui gré du moins de ne pas en avoir découvert un troi-

sième, car il y avait en même temps, sur le même cuirassé, le lieutenant de vaisseau Gigault de la Bédollière — presque l'*abbé Dollière* !

Quand on aura supprimé le dernier aumônier de la flotte, l'économie réalisée ne sera pas bien grande et l'on pourra plus d'une fois regretter la disparition de ce prêtre qui, dans chaque escadre ou sur chaque transport, donne à ceux qui les sollicitent des conseils, des encouragements, des espérances. C'est une douce et précieuse satisfaction pour les familles catholiques de France de savoir que la religion veille au chevet de leurs enfants quand ils tombent malades dans les mers les plus lointaines, dans les archipels les plus déserts !





ÉLÈVES DE L'ÉCOLE D'ANGOULÊME.

CHAPITRE XIV

L'ÉCOLE NAVALE ET L'ÉCOLE D'APPLICATION

I. — L'ÉCOLE NAVALE

UN ÉLÈVE DU « BORDA » EN 1869.

Le Collège naval d'Angoulême, institué par la Restauration, ne donna pas de brillants résultats. Les familles elles-mêmes se rendaient compte des inconvénients d'une école où jamais les mots de « tribord et de bâbord ne frappaient les oreilles des élèves, où jamais ils ne voyaient l'ombre seulement d'un mât, d'une voile ou d'un canon, et dont le programme des sciences mathématiques applicables à la marine ne tenait qu'une place infime dans le programme des études, tandis que celui de l'histoire ancienne, sacrée et profane y était admis avec des développements démesurés ». Ces familles auraient pu, en même temps et par la même occasion, faire entendre des doléances justifiées sur le costume étrange dont on affublait leurs enfants, et dont la gravure placée en tête de ce chapitre peut donner une idée. Même après l'époque où le Collège reçut des canons, un bateau plat ancré dans la Cha-

rente et des embarcations pour exercer les élèves, ceux-ci n'arrivaient pas à acquérir le complément indispensable de leur éducation, c'est-à-dire le sens marin. En 1827 le ministre décida donc qu'un vaisseau, l'*Orion*, stationnerait en rade de Brest comme succursale du Collège d'Angoulême, afin de donner aux jeunes gens l'instruction pratique qui leur faisait défaut. La marine, toutefois, n'abandonna pas le Collège d'Angoulême, qui prit le nom d'École préparatoire de la marine et qui reçut les enfants de neuf à treize ans, sans examen préalable.

Les choses restèrent sur ce pied jusqu'en 1830. Le 7 décembre de cette année, l'École préparatoire d'Angoulême fut supprimée et l'*Orion* demeura seul, comme vaisseau-école, sous le nom d'École navale. Le recrutement des élèves se faisait au moyen de concours annuels dont les juges étaient les examinateurs de l'École polytechnique, et dont les candidats ne devaient pas avoir dix-sept ans. Le nombre total des élèves de première et de deuxième année passa de cent à cent quarante en 1839. Avec ce supplément d'effectif l'*Orion* ne fut plus assez grand. L'École navale fut en conséquence transférée sur le *Commerce de Paris*, vaisseau à trois ponts, rasé d'une batterie, construit par Sané en 1808 et qui, pour sa nouvelle destination, prit le nom de *Borda* ; il subsista jusqu'en 1863, où il céda la place au *Valmy*, vaisseau à trois ponts, qui lui-même fut remplacé en 1890 par l'*Intrépide*, également à trois ponts. Le *Valmy* et l'*Intrépide*, en devenant vaisseaux-écoles, échangèrent leur nom contre celui de *Borda*, qui reste ainsi l'appellation générique du vaisseau où s'instruisent nos futurs officiers de marine. Aucun nom n'est mieux choisi pour baptiser une école de marins que celui de cet officier savant entre tous, qui, dans un jour de bataille, ayant à défendre le drapeau de la France, montra que son cœur avait autant de noblesse que son esprit avait de génie.

La transformation d'un vaisseau de ligne en école n'a pas été réalisée, dès le début, dans les meilleures conditions. Lors du premier *Borda*, l'installation laissait beaucoup à désirer. Mais avec l'expérience du passé on a remédié à ce qui était défectueux, et le *Borda* actuel est agencé d'une façon parfaite. C'est merveille de voir quel parti on a su tirer d'un espace relativement restreint, pour y installer les nombreux services nécessaires à un établissement d'instruction. Pas le plus petit coin n'est perdu à bord. Il a bien fallu qu'il en fût ainsi, car, sans doute, si l'on voulait édifier à terre une École navale, plusieurs hectares de terrain seraient nécessaires.

La batterie basse, par laquelle on accède à bord, comprend des chambres d'officiers, le poste des maîtres, la salle de bains des élèves, l'infirmerie de

l'équipage et enfin, sur l'avant, les cuisines. Dans la deuxième batterie on rencontre successivement, en venant de l'arrière : l'infirmerie des élèves, la batterie qui sert de salle d'étude aux anciens, la batterie d'artillerie qui sert en même temps de réfectoire, puis des chambres d'adjudants. Dans la batterie haute se trouvent le carré des officiers, les amphithéâtres pour les cours, la batterie d'étude des nouveaux et des chambres d'adjudants. Sous la dunette se trouve le logement du commandant et de quelques autres officiers.



LE « BORDA ».

Dans les parties inférieures du navire, cales et faux ponts, on a placé les vestiaires des élèves, et, non loin de là, leurs prisons, le musée des modèles de machines et de canons, les caissons qui reçoivent les sacs de l'équipage, les soutes et les cambuses. On y trouve aussi, à la place jadis occupée par les machines du vaisseau, un grand *préau*, servant à l'escrime et à la gymnastique; ce préau prend jour par un vaste panneau d'aérage situé sur le pont supérieur, au centre du bâtiment. Le nouveau *Borda* étant éclairé à la lumière électrique, on a enfin logé dans le faux pont les chaudières et les dynamos nécessaires à cet éclairage.

Les batteries d'étude ont une longueur de vingt à vingt-cinq mètres et sont garnies de bureaux doubles, de six places chacun, placés en abord, juste en face des fenêtres qui ont remplacé les sabords. Au-dessus de chaque bureau, sur la

muraille même du navire, une couronne de lauriers dorés entoure le nom d'un marin illustre. Des pliants servent de sièges aux élèves. Auprès des épontilles, ainsi qu'on nomme les poutres verticales qui supportent les ponts à leur centre, on a fixé des tableaux noirs où les élèves peuvent venir s'exercer à tour de rôle. A la nuit les batteries d'étude se transforment en dortoirs de la façon la plus simple, puisque les élèves dorment dans des hamacs : il leur suffit de suspendre ces hamacs à des crochets de fer pour que le dortoir soit installé.

Quant à la batterie d'artillerie, sa métamorphose en réfectoire n'est guère plus compliquée. A l'heure des repas, des servants dressent des tables pliantes entre les canons, à tribord pour les anciens, à bâbord pour les nouveaux, puis, le repas fini, tout est enlevé très vite pour laisser l'espace libre entre les pièces d'artillerie.

Les amphithéâtres ressemblent à ceux de toutes les écoles. Ils contiennent des gradins portant des tables et des bancs. Un vaste tableau noir fait face aux gradins. C'est devant ce tableau que le professeur expose son cours.

Le *Borda* a une mâture réduite ; on lui a enlevé sa machine et ses chaudières, puisqu'il n'est plus destiné à naviguer ; et si on lui a laissé ses voiles, c'est uniquement pour un exercice quotidien imposé aux élèves. On a d'ailleurs muni le dessous de ses vergues d'un filet protecteur, en corde solide, qui éviterait tout accident grave si un élève faisait une chute de la mâture.

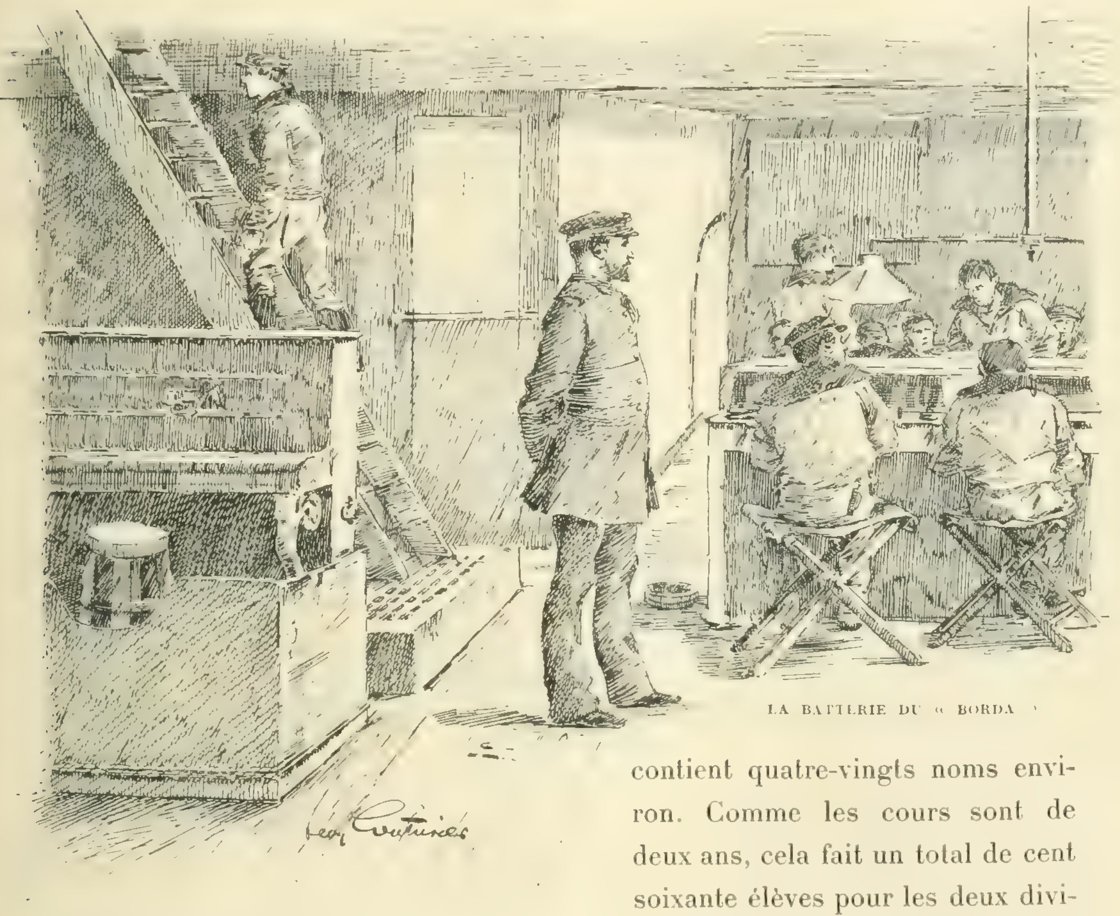
Il n'est certes pas très moderne d'aspect, le pauvre *Borda*, et, dans une vingtaine d'années d'ici, il sera peut-être le seul spécimen existant encore d'une architecture à jamais disparue. Mais quoi qu'il en soit de sa forme, de son aspect, de sa silhouette, c'est un navire, et les jeunes gens qui y passent deux ans s'y accoutument à la vie de bord, avantage que le séjour dans une école à terre ne saurait leur donner. On connaît le mot de Napoléon à Decrès, qui lui faisait part d'un projet d'installer une école de marine sur la terre ferme. « Savez-vous un moyen d'élever ces jeunes gens sous l'eau? — Non, Sire. — Eh bien, jusqu'à ce que vous l'ayez trouvé, contentez-vous de les élever dessus! » Et il ajouta : « Une école navale à terre serait aussi ridicule qu'une école de cavalerie à bord d'un navire ! »

L'admission à l'École navale a lieu par voie de concours. Les jeunes gens qui s'y présentent doivent être Français et avoir eu plus de quatorze ans et moins de dix-huit au 1er janvier de l'année en cours. Le diplôme de bachelier n'est pas exigé. Les épreuves consistent en compositions écrites et en examens oraux. Les premières se font dans les trois premiers jours de iuin, dans toute la France, les seconds à partir du mois de juillet et successivement dans douze

Les élèves du « Borda » au cours de dessin.


Léon Couturier

centres d'examen où se transportent quatre examinateurs spéciaux. Ne prennent part aux examens oraux que les jeunes gens reconnus admissibles d'après leurs compositions écrites. L'examen porte sur la langue française, la langue latine, la langue anglaise, l'histoire, la géographie, la physique, la chimie, la trigonométrie, la géométrie ordinaire, descriptive et analytique, l'arithmétique et l'algèbre. La liste des élus paraît en général du 20 au 25 septembre : elle



LA BATTERIE DU « BORDA »

contient quatre-vingts noms environ. Comme les cours sont de deux ans, cela fait un total de cent soixante élèves pour les deux divisions composant l'École. Un très sévère examen de santé est passé au moment de l'admission : il a pour but de s'assurer que l'élève est de solide constitution, qu'il n'a aucune infirmité le rendant impropre au service de la marine, et qu'enfin il a une bonne vue, suffisamment perçante pour voir de loin, et non entachée de *daltonisme*. On désigne ainsi une disposition spéciale de la vision qui a l'inconvénient de faire confondre le rouge et le vert, inconvénient très grave pour un marin, puisque les feux de route, qui seuls indiquent pendant la nuit la direction d'un navire en vue, sont rouges et verts.

La pension annuelle du *Borda* est de 700 francs; le trousseau, les livres et

objets nécessaires se montent à 1000 francs, versés en deux fois : 800 francs au moment de l'admission de l'élève, 200 francs au commencement de la seconde année. Des bourses, des demi-bourses, avec ou sans trousseau, sont accordées par le ministre de la marine aux enfants dont la famille est dans une situation de fortune qui exige cette faveur.

L'École navale est placée sous le commandement d'un capitaine de vaisseau. Son état-major comprend : un capitaine de frégate, second; un aumônier; neuf lieutenants de vaisseau, professeurs; deux mécaniciens principaux, professeurs; un sous-commissaire; trois médecins; dix professeurs civils. Indépendamment de leurs conférences et de leurs cours, les lieutenants de vaisseau font à bord un service de quart ou mieux de garde. On cherche à donner aux élèves du vaisseau-école une idée aussi exacte que possible de la vie maritime, et le service intérieur du bord se rapproche, autant que faire se peut, du service ordinaire de la flotte.

L'équipage du *Borda* se compose de cent dix hommes environ, matelots, tambours, clairons, seconds-maîtres et quartiers-maîtres, réservés pour le service du navire. On y compte en outre deux cents marins des différents grades, préposés à l'instruction et au service des élèves. Ceux-ci ont, de plus, comme surveillants, dix premiers-maîtres des diverses professions de la marine, dont le grade équivaut à celui d'adjudants. Ces sous-officiers font la police des cours et des études, des repas et des récréations; ils veillent au maintien de la discipline avec une constance digne d'un meilleur sort et avec une vigilance qui leur a valu le sobriquet irrespectueux de *molosses*. Ces surveillants ne s'occupent en rien de l'instruction des élèves, qui ne dépend que des instructeurs attitrés, placés eux-mêmes sous l'autorité des officiers professeurs.

Les connaissances enseignées à l'École navale forment trois groupes distincts. Le premier ne comprend que des connaissances générales : littérature, histoire, anglais, dessin. Le second renferme les connaissances scientifiques : analyse et mécanique, astronomie et navigation, physique et chimie, calculs nautiques. Le troisième est réservé aux connaissances professionnelles : manœuvre, machines, artillerie, architecture navale, infanterie, torpilles.

La plupart des cours ont lieu sur le vaisseau. Un seul cours de sciences, celui de physique et de chimie, est fait à l'École de médecine navale, afin de profiter des laboratoires et des cabinets de physique qui s'y trouvent. L'exercice du fusil a lieu à terre, dans la cour de l'ancien établissement des Pupilles de la marine. La manœuvre pratique se fait dans les embarcations ou à bord des deux annexes stationnées en rade, non loin du *Borda*.

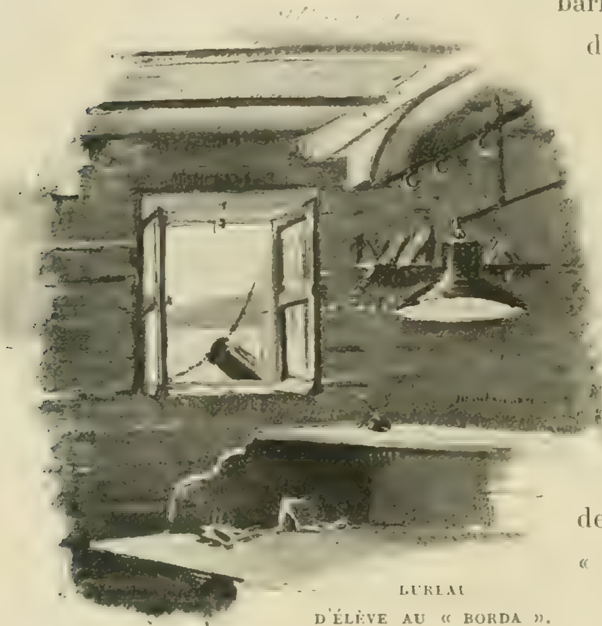
L'une de ces annexes est le *Janus*, ancien brick à voiles, transformé en trois-mâts. L'autre est l'*Allier*, aviso-transport à vapeur qui a reçu, depuis qu'il est affecté au service de l'École navale, le nom de *Bougainville*. On exerce aussi les élèves à la conduite des canots à vapeur en leur faisant manœuvrer une embarcation de ce genre, de même qu'on les initie au fonctionnement des machines de torpilleurs, en mettant à la disposition de l'École un des torpilleurs du port. Les annexes sont pourvues de tout leur matériel d'armement, et lorsqu'elles appareillent, le jeudi et le dimanche, elles sont commandées par l'officier chargé du cours de manœuvre pour la division qui est à bord. Sur les annexes les élèves font absolument l'office de matelots. Ce sont eux qui courent sur les manœuvres pour hisser les voiles et établir la mâture; ce sont eux qui larguent les voiles ou qui les serrent, ce sont eux qui conduisent les feux quand on marche à la vapeur. Ils entrent ainsi dans la pratique la plus complète du métier, de façon à n'ignorer aucun de ses détails, même le plus infime. On cherche avant tout à leur inculquer à la fois les connaissances théoriques indispensables et le savoir pratique, sans lequel un officier reste inférieur à sa mission.

Des interrogations faites par les professeurs permettent de suivre les progrès des élèves, et chaque note obtenue dans ces examens sert à établir les classements qui ont lieu à la fin de chaque trimestre. Le licenciement peut être infligé en fin d'année à un élève reconnu notoirement insuffisant dans certaines parties du programme d'études.

La rentrée du *Borda* a lieu le 1er octobre. Dès que le jeune *bordache* a été reconnu « par la Faculté » apte au service de la flotte, il est livré aux mains du perruquier, qui lui tond rapidement la tête à l'ordonnance. Puis on lui fait dépouiller ses vêtements civils et on l'affuble d'une casquette marine à ancre d'or, d'un pantalon bleu, d'une cravate noire et d'une vareuse de molleton bleu pareille à celle des matelots. C'est là le premier costume marin du nouvel élu. Il n'est pas élégant, certes! il ne va pas à ravir, et pourtant avec quel plaisir, avec quelle fierté on l'endosse! Il y a loin de cette tenue primitive, presque informe, au gracieux costume que l'on promènera un peu plus tard dans les rues de Brest et qui comprend un veston à boutons dorés, une casquette à ancre d'or, un sabre brillant au cliquetis métallique. A bord, la tenue est toujours en *gris*. C'est ainsi qu'on dénomme un uniforme en toile porté par-dessus les effets de drap et qui se compose d'un pantalon baptisé « carton », pour indiquer sa souplesse, et d'une blouse assez ample que l'on entre dans ledit carton.

Le jour même de la rentrée au *Borda*, chaque élève de seconde année choisit, parmi ses nouveaux camarades, celui dont il sera l' « ancien », dont il fera la première éducation maritime, qu'il initiera aux premiers détails du bord, aux traditions et aux coutumes de l'École, et dont il dirigera les premières ascensions dans la mâture. Le nouveau deviendra ainsi le *fistot* de ce jeune mentor, auquel il devra respect et soumission.

Ce respect et cette soumission, le fistot les doit d'ailleurs à tous les anciens. Et malheur au récalcitrant qui voudrait secouer le joug de ses aînés. Il lui en coûterait plus d'un *tour de barres*, c'est-à-dire plus d'une promenade aux barres de perroquet, infligée en guise de punition. Les anciens sont très jaloux de leur autorité morale. Ils veulent qu'on leur témoigne toute la déférence due à leur grande expérience de la mer, à leur profond savoir nautique. Que jamais un fistot ne s'aventure dans la batterie des anciens : c'est un sanctuaire qu'il est indigne de fouler du pied ! Que jamais un fistot ne s'avise de parler d'un ancien sans dire « Monsieur un tel » ! Que jamais enfin il n'oublie de proclamer la supériorité de ses anciens, supériorité faite de l'âge, de l'ancienneté et de la valeur professionnelle. Si un fistot consent à flatter cette innocente manie de ses devanciers, il est assuré de passer tranquillement son année de début, sans encourir aucune des punitions réservées aux esprits trop indépendants. Il n'y a pas, en effet, ou il n'y a plus à l'École navale de ces brimades qui, dans d'autres Écoles, ont souvent un fâcheux caractère de vexation ou de brutalité. Les nouvelles générations ont aboli certains usages qui, jadis, avaient engendré d'homériques luttes à coups de poing entre les deux promotions; il ne reste plus maintenant que d'innocentes plaisanteries que chacun peut supporter. Aussi les sentiments de bonne camaraderie et de fraternelle assistance des élèves ne sont jamais troublés. Anciens et fistots vivent côte à côte dans une harmonie parfaite.



BUREAU D'ÉLÈVE AU « BORDA ».

Les journées sont bien employées au *Borda*. Depuis le lever, qui précède l'aurore, jusqu'au coucher, qui a lieu vers huit heures, pas une minute n'est perdue. On passe sans cesse d'un cours à un autre, d'une étude à un cours, et cela se répète plusieurs fois par jour; des inspections et des exercices viennent s'ajouter à ces cours et à ces études; le temps est pris sans aucune interruption.

Une partie de la dunette et le pont jusqu'à l'arrière du mât de misaine sont mis à la disposition des élèves pendant leurs récréations. Ils peuvent y fumer, à la condition qu'on leur accorde « la mèche », c'est-à-dire un cordage embrasé, logé dans un récipient de cuivre, qui, seul, doit servir à allumer pipes, cigares ou cigarettes, les allumettes étant sévèrement prohibées à bord. Un cantinier, établi sur le pont, vend aux élèves le tabac, les cigares et tous les objets de fumeurs qu'ils désirent. Les distractions sont rares et se bornent pour les élèves à suivre, appuyés sur les bastingages, ou installés dans la mâture, le mouvement de la rade ou les ébats des goélands autour du vaisseau.



ÉLÈVES DU « BORDA » EN TENUE DE SORTIE.

Pourtant la musique et la danse sont en grand honneur sur le *Borda*. Un piano installé dans la batterie des fistots permet de cultiver l'une et l'autre pendant les récréations. Le bilboquet a aussi de fervents adeptes. Mais malgré ces divertissements l'existence de l'École navale est singulièrement monotone. Le temps n'est plus pourtant où, pendant vingt-deux mois, aucun jour de congé n'était accordé aux élèves, dans le dessein, sans doute, de leur endurcir le cœur. On a commencé par donner un mois de vacances entre les deux années d'étude, du 1er septembre au 1er octobre; on a ensuite octroyé une sortie par trimestre;

puis, dans un bel élan de générosité, on a autorisé une sortie par mois; enfin, en 1890, on a fini par concéder un congé de dix jours au milieu de l'année scolaire. Que de difficultés il a fallu vaincre pour obtenir ces malheureuses vacances de Pâques! Savez-vous quelles raisons on invoquait contre elles? L'éloignement de Brest du centre de la France! On se croyait encore au temps des diligences, alors qu'il fallait plusieurs jours pour aller de Bretagne à Paris; on semblait ignorer qu'on franchit aujourd'hui la France, de Brest à Toulon, en moins de trente-six heures, et l'on ne voulait pas convenir qu'un bordache natif de Provence pouvait, en dix jours, faire le voyage de Marseille et passer encore plus d'une semaine auprès des siens! Un ministre moins routinier que ses prédécesseurs a trouvé singulières de si vieilles raisons, et la cause des petites vacances a été gagnée. Grâce à lui, l'École navale jouit de ce congé, que toutes les écoles, tous les établissements d'instruction possèdent depuis longtemps. Et le niveau des études n'en pâtit pas, au contraire.

La « sortie » mensuelle du dimanche dure de onze heures du matin jusqu'au coucher du soleil. En hiver, ce congé est donc fort court, il donne aux élèves juste le temps de déjeuner et de faire un tour de promenade... quand il ne pleut pas. Or il pleut beaucoup à Brest, de sorte que les trois quarts des sorties se passent pour ces jeunes gens dans les salles enfumées d'un café de la ville.

Les élèves qui ne sont pas de sortie sont envoyés en « liberté de manœuvre » sur un point de la côte bordant la rade, sous la surveillance d'un officier et d'un adjudant. Une fois débarqués, ils sont libres jusqu'au moment du retour à bord, soit vers quatre ou cinq heures; ils se répandent alors dans la campagne au milieu des ajoncs épineux ou des bruyères fleuries, sans préjudice d'une halte prolongée dans un cabaret quelconque, pour y manger une traditionnelle omelette, arrosée de vin blanc et accompagnée de pain bis. Plaisir champêtre, comme on le voit, où les élèves dépensent en quelques instants le prêt hebdomadaire qu'on leur verse tous les samedis soir et qui se monte à cinquante sous. C'est à ce chiffre, en effet, que se monte toute la fortune qu'il leur est permis de posséder. Ils ne doivent avoir ni montre, ni bijoux, ni porte-monnaie garni : cinquante sous seulement pour acheter du tabac, des timbres-poste, du papier à lettres ou pour payer en « liberté de manœuvre » l'addition de la cabaretière.

Il était de tradition jusqu'à ces dernières années de célébrer le mardi gras par un bal costumé que les anciens offraient aux fistots, et où ceux-ci faisaient l'office de danseuses.

Le congé concédé au moment du carnaval a fait supprimer cette distraction ; à présent une seule fête légale vient rompre la monotonie du bord : c'est la fête du C. Le C est un mannequin costumé en bordache, qui personnifie l'élève cancre, rossard, souffre-douleur et antiréglementaire. Sa casquette est sale, ses cheveux longs, ses vêtements déchirés, il porte la moustache, un faux-col, des gants de couleur, il a une montre, une bague, cinquante et un sous dans sa poche avec un roman très pornographique, etc. Bref il est chargé des plus noirs méfaits, pour lesquels il mérite d'être pendu à la grand'vergue et calé trois fois, comme on disait au temps de l'ancienne marine. Les élèves lui font donc subir le supplice de la cale ; malheureusement au troisième coup la corde cède et l'infortuné, livré à lui-même, tombe et s'en va au fil de l'eau. On envoie un canot le repêcher. Ramené à bord, il est fouillé par un molosse, qui reconnaît combien sa tenue est défectueuse et qui trouve sur lui une lettre ironique et perfide, où le pauvre C dépeint sous les plus sombres couleurs la vie du *Borda*, le régime sévère et dur qu'on y subit.... Pourquoi ce mannequin s'appelle-t-il le C? Mystère et tradition.

Les fistots terminent leur année le 20 juillet. A cette date ils embarquent sur le *Bougainville*, avec lequel ils font une campagne d'instruction, dite campagne des baies, qui dure quinze jours. Ils visitent les baies voisines de Brest, mouillant chaque soir et appareillant chaque matin. Cette navigation terminée, ils reviennent prendre à Brest le commandant de l'École navale et, avec lui, ils entreprennent une campagne plus lointaine qui dure jusqu'au 1er septembre, c'est-à-dire jusqu'aux grandes vacances. Le *Bougainville*, dans ce second voyage, va à Saint-Malo, à Cherbourg, au Havre, à Boulogne, quelquefois à Anvers ou en Angleterre. En 1891, il s'est rendu à Portsmouth, au moment où l'escadre de l'amiral Gervais faisait sa visite à l'escadre anglaise, et les jeunes élèves du *Borda* ont ainsi pris part aux fêtes données en l'honneur de notre marine.

Quant aux anciens, c'est le 31 juillet qu'ils finissent leur temps de servage. Ce jour-là ils abandonnent, joyeux et fiers, ce « ponton de malheur » qui les a retenus prisonniers si longtemps, et se répandent dans la ville. Ils ornent aussitôt leur uniforme du galon or et bleu de l'aspirant de 2e classe. Rien n'égale leur satisfaction. Aucun grade, aucun honneur ne leur donnera, plus tard, une joie pareille à celle que leur cause ce premier galon posé sur leur manche. A les voir passer dans la rue, avec un rayon de gloire dans les yeux, on sent que la vie leur sourit, qu'elle leur apparaît bonne, douce, aimable et pleine de promesses. D'un pas rapide de conquérants, ils se dirigent vers la gare, tout heureux d'aller

montrer à leurs familles ce premier costume d'officier et ces belles aiguillettes d'or qu'ils ont vues briller dans leurs rêves depuis tant d'années.

II. — L'ÉCOLE D'APPLICATION

Son institution date de 1866. Jusqu'alors les aspirants, à leur sortie du *Borda*, étaient répartis dans les escadres et les stations navales, où ils remplissaient concurremment avec les aspirants de 1re classe les fonctions de leur grade, quarts, exercices, corvées d'embarcations, corvées intérieures.

A la longue, on s'aperçut que les nécessités du service du bord absorbaient complètement les aspirants et les empêchaient de préparer la partie théorique de l'examen de passage à la première classe. On résolut donc de créer une école d'application, où ils s'initieraient, par une lointaine navigation, au service de mer et à ses multiples obligations, tout en suivant des cours spéciaux qui ne leur feraient pas perdre de vue l'enseignement théorique reçu à bord du *Borda*.

L'École nouvelle fut installée sur le *Jean Bart*, vaisseau à vapeur à deux ponts. La batterie supérieure fut débarrassée de ces canons, et à leur place on établit huit postes, pouvant recevoir chacun dix aspirants, postes confortables, à armoires vernies, avec une table de milieu assez large, et recevant le jour et l'air par deux grands sabords. Sous la dunette une salle de cours était aménagée dans de bonnes conditions. Un lieutenant de vaisseau était chargé de la direction de chaque poste. Les aspirants faisaient le quart sous ses ordres, ils lui remettaient chaque jour les calculs nautiques qu'ils avaient faits, ils recevaient de lui tous les conseils techniques, tous les enseignements que pouvaient suggérer les divers incidents de la navigation; ils étaient ses disciples assidus et se formaient à leur nouveau métier sous sa tutelle constante.

Le *Jean Bart* partait de Brest dans les premiers jours d'octobre, visitait Lisbonne, le Sénégal, les Antilles, Bahia, Montevideo, le Cap, Sainte-Hélène, puis il revenait en février à Toulon, où les aspirants visitaient en détail notre grand port; après une relâche de quelques jours, le vaisseau les conduisait aux îles d'Hyères, où, durant trois semaines, ils se livraient à des exercices variés. Alors commençait une campagne de trois mois environ dans la Méditerranée: on gagnait le Pirée, Volo, les îles de l'Archipel, Smyrne, Candie, Malte, Tunis, l'Algérie; enfin en juillet on revenait à Brest, pour y passer les examens de sortie.

Lorsque le *Jean Bart* eut fini sa carrière, on le remplaça par la *Renommée*, frégate transformée en vaisseau à deux ponts, puis par la *Flore*, et enfin par la frégate *Iphigénie*, qui est actuellement en service.



LA RADE DE BREST VUE D'UN SABORD DU « BORDA ».

Les errements suivis à l'origine de l'institution ont été conservés sans changements appréciables ; l'*Iphigénie* contient toujours huit postes d'aspirants dans sa batterie, ce qui réduit beaucoup, sinon trop, la place disponible pour l'équipage. Son itinéraire est le même qu'autrefois. Elle appareille toujours de Brest en octobre pour parcourir l'océan Atlantique, et vient toucher en février à Toulon, pour rentrer à Brest à la fin de juillet, après avoir circulé dans la Méditerranée. C'est un fort beau voyage que le sien et qui laisse dans l'esprit des élèves d'agréables souvenirs.

Peut-être quelques-uns trouvent-ils que l'on y jouit d'une liberté trop relative, et que ce n'est pas assez pour des jeunes gens de vingt ans d'aller à terre tous les quatre jours. Peut-être d'autres pensent-ils qu'on y abuse des cours et des conférences et qu'on y multiplie fâcheusement les interrogations.

Ce sont là griefs d'écoliers, avides d'avoir au plus tôt la bride sur le cou. Le régime qu'on impose à bord de l'*Iphigénie* est suffisamment libéral. Il n'est pas besoin d'être un bourreau de travail pour s'y maintenir à la hauteur des études, et quant aux distractions, elles ne sont pas mesurées si parcimonieusement que des affamés de plaisir voudraient le laisser croire. Songez d'ailleurs qu'un élève de l'*Iphigénie* touche 80 francs par mois et qu'il verrait vite le fond de sa bourse si on lui fournissait trop d'occasions de se distraire.

On a supprimé, il y a une dizaine d'années, l'École d'application. On mit alors les jeunes gens sortant de l'École navale sur quatre frégates qui formaient ce qu'on appelait la Division volante d'instruction et qui recevaient, en même temps que les futurs officiers de marine, les apprentis gabiers et les apprentis timoniers. Cette division volante eut une durée éphémère. A sa disparition, on reconstitua l'École d'application. Un peu plus tard survint une nouvelle suppression. On embarqua les aspirants sur les cuirassés de l'escadre de la Méditerranée. Au bout d'un an, on jugea défectueux ce retour au passé, et l'*Iphigénie* revint sur l'eau — c'est le cas de le dire.

Ces vicissitudes de l'École d'application indiquent que les opinions sont partagées sur son utilité et sur les bénéfices qu'on retire de son institution. Un ministre s'exprimait ainsi sur son compte : « Cette École coûte fort cher : les élèves y perdent à la fois le goût de la marine et les quelques principes de discipline qu'ils avaient en y entrant. Tous regrettent de n'avoir pas pris une autre carrière. » Sévères reproches qu'un officier très autorisé réfutait ainsi : « Il n'est pas possible qu'un jeune homme de vingt ans n'adore pas la marine *s'il la comprend*. Les choses étant ce que Votre Excellence vient de me dire, il faut que les méthodes d'instruction soient détestables. » Et, en effet, nul doute qu'avec de bonnes méthodes d'enseignement on n'arrive à inculquer à des jeunes gens l'amour de leur métier. A l'heure présente, il est plus nécessaire que jamais de conserver cette École navigante où les jeunes marins trouvent l'occasion de voir de la mer et du pays. Les nécessités de la politique nous obligent à conserver dans nos eaux territoriales la plus grande partie de nos forces navales. Les occasions de lointaines campagnes deviendront de plus en plus rares. Qu'on ne supprime pas cette campagne du début, si utile et si profitable pour peu qu'elle soit dirigée convenablement. Un des officiers qui ont le plus honoré la marine par leur caractère et leur talent, l'amiral Mottez, après avoir exercé le commandement de cette École, la déclarait indispensable pour la raison suivante : « Au fur et à mesure que les bâtiments de combat se transformaient par le fait des perfectionnements des machines à vapeur, le

service des élèves à bord se transformait aussi. La partie nautique de ce service perdait chaque jour de son importance; il devait en résulter que, chaque année, moins d'élèves s'initieraient aux choses de la mer, et que, dans un temps rapproché, le *sens marin* des officiers de marine s'en ressentirait. »

Le sens marin! Il est aujourd'hui de mode d'en rire. On affecte de ne plus croire à son utilité. On proclame que la vapeur a aplani tous les chemins, qu'il suffit désormais d'être savant et que plus rien ne sert d'être marin. Dans son beau discours de réception à l'Académie française, M. Lavisse a dit, en parlant de l'amiral Jurien de la Gravière : « Il demandait à la marine moderne avec de



L'« IPHIGÉNIE ».

grandes instances une toute petite chose, qui était de ne pas prétendre à supprimer le marin. Il a répété plus de cent fois que la principale éducatrice des gens de mer sera la mer toujours. ».... Jeunes gens qui faites votre entrée dans la marine, méditez ce sage précepte. Soyez instruits, soyez savants, mais avant tout soyez marins, mettez au service de votre coup d'œil et de votre décision une saine pratique des choses de la mer. Dans l'escadre de l'amiral Courbet il se trouvait un capitaine qui n'était ni un savant ni un érudit, mais qui était simplement un homme de devoir doublé d'un marin. Jamais, quelque mission qu'on lui confiât, il n'hésitait à s'en charger. Il se sentait maître de son navire, il se savait capable de le manœuvrer en toutes circonstances, ou critiques ou graves, et il se croyait sûr de s'en tirer à son honneur. Il arriva donc que son navire fut toujours le premier à son poste, le premier prêt, le premier disponible.

Aucun bâtiment ne rendit de meilleurs services que le sien, aucun capitaine ne fut plus apprécié que lui par l'illustre amiral. Il s'est acquis la plus belle et la plus enviable réputation. Dans l'escadre de Chine on ne parlait que du brillant capitaine de la *Vipère*.

A la guerre il faut être hardi! C'est le sens marin qui, seul, peut donner de la hardiesse à un capitaine de navire.



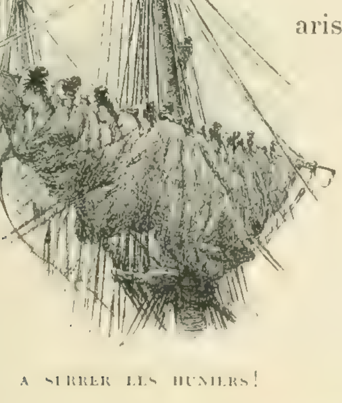


LA CONSCRIPTION AU VILLAGE.

CHAPITRE XV

L'ÉQUIPAGE

I. — MARINS ET GENS DE MER



A SERRER LES HUNIERS!

Et maintenant parlons des humbles.

Après avoir passé en revue l'état-major, cette aristocratie par droit de concours, l'heure est venue de s'occuper de l'équipage, de ce qu'au siècle dernier on appelait, non sans quelque dédain, le *peuple de l'avant*.

Il se recrute de deux façons : par l'Inscription maritime et par la Conscription, la première entrant pour plus des deux tiers dans la formation du personnel.

En suivant pas à pas, depuis ses origines, le développement de notre marine militaire, on a vu ce qu'était cette immatriculation des gens de mer, comme d'abord sous

le nom de Classes et devenue, à la suite de divers changements, l'Inscription maritime. Son but a été défini ainsi que son mécanisme. Il est donc inutile d'y revenir.

Aujourd'hui le personnel inscrit forme trois catégories : 1° les inscrits provisoires, mousses et novices à partir de l'âge de dix ans; 2° les inscrits définitifs ayant de dix-huit à cinquante ans; 3° les inscrits hors de service, qui ont dépassé cinquante ans, limite extrême de l'assujettissement.

A partir de l'âge de dix-huit ans, tout marin de profession, qui continue volontairement à naviguer, est mis en demeure de se faire inscrire d'une manière définitive sur les matricules d'un quartier du littoral, s'il réunit par ailleurs les conditions voulues, soit : deux campagnes au long cours, ou dix-huit mois de cabotage, ou dix-huit mois sur un navire de l'État, ou deux ans de petite pêche. Tout marin qui le demande peut même être inscrit après douze mois de navigation. Dans ces conditions, l'inscrit est à la disposition de l'État de dix-huit à cinquante ans, à l'effet de servir sur les bâtiments de la marine militaire. Mais pendant cette longue période l'assujettissement de l'inscrit n'est pas toujours le même.

Il doit d'abord sept ans de *service ordinaire*. Ce service se divise lui-même en deux périodes : la première, d'une durée de cinq ans, s'appelle « première période obligatoire », c'est le temps normal du service actif de l'inscrit; la seconde, d'une durée de deux ans, se passe, à moins de circonstances particulières, dans la position de « congé temporaire à la disposition du ministre ». C'est pour ainsi dire la réserve de l'armée active. Il est assez rare que les inscrits fassent leurs cinq ans d'activité; la moyenne du séjour au service est d'environ quarante-cinq mois, et les quinze mois suivants se passent en « congé renouvelable ». Les hommes en congé renouvelable, comme les hommes en congé temporaire, sont astreints à résider en France, ce qui exclut pour eux la possibilité de se livrer au long cours ou à la grande pêche. L'inscrit dont on a été content pendant son passage au service actif, qui y a fait preuve d'une bonne conduite, peut être maintenu au lieu d'être envoyé en congé; il peut aussi être réadmis pour une période de trois ans, à l'expiration de son temps. La réadmission lui donne droit à une prime en argent.

Après les sept années de service ordinaire, l'inscrit maritime peut être rappelé à l'activité, mais seulement au cas d'armements extraordinaires, visés par un décret spécial du chef de l'État. Les levées ordonnées par ce décret se font par *bans* successifs : le premier ban comprenant les marins de vingt-sept à trente ans; le second, ceux de trente à trente-cinq ans; le troisième, ceux de trente-cinq

à quarante ans. Des dispositions spéciales seraient prises pour appeler les hommes de quarante à cinquante ans.

Enfin les inscrits définitifs, même en dehors des périodes de congés renouvelables et temporaires, sont astreints à se présenter au bureau de l'Inscription maritime de leur quartier quand ils y sont appelés, à avertir le commissaire de leurs absences de plus de huit jours, et à demander une autorisation pour naviguer sur un navire de commerce étranger ou séjourner hors de France.

En regard de ces charges et obligations qui constituent, somme toute, un assez lourd assujettissement, l'inscrit a des avantages ou compensations, dont voici le résumé :


YVES LE GALL, QUARTIER MAITRE.

L'État ne soumet pas à la patente la profession maritime ; il ne perçoit pas de droit de pêche ; il livre gratuitement l'occupation d'une plage si elle a la pêche pour but ; il protège la profession maritime contre la concurrence étrangère en exigeant qu'aucun navire de commerce français ne prenne au delà du quart de son effectif en marins étrangers ; il admet dans ses hôpitaux militaires l'inscrit maritime embarqué au commerce ; il le rapatrie au besoin, élève ses enfants à l'établissement des Pupilles de la marine et lui donne gratuitement l'enseignement de ses écoles d'hydrographie, établies sur le littoral. Enfin l'État alloue, sur les fonds de la Caisse des Invalides de la marine, des secours et des pensions dites demi-soldes, aux inscrits, à leurs veuves et enfants mineurs.

Le plus important privilège des inscrits est que leur service au commerce compte en totalité dans la liquidation de leur pension de retraite. Les inscrits restent donc des fonctionnaires de l'État, même après qu'ils ont cessé leur service ordinaire dans la marine de guerre. On voit combien la législation militaire qui les régit diffère de celle qui est appliquée aux autres citoyens.

Il va sans dire que l'homme soumis à l'Inscription maritime est exempté de la conscription et de ses conséquences ; aussi nul Français n'a le droit de

prendre un engagement sur un navire s'il n'est enrôlé à un quartier d'Inscription.

Pour ce qui est de la Conscription, ce sont les plus bas numéros du tirage au sort, ceux qu'on a coutume d'appeler les mauvais numéros, qui sont destinés à la marine. Le ministre n'a toutefois recours à la Conscription que si les recrues fournies par l'engagement volontaire (il y en a toujours beaucoup) ou par le devancement d'appel ne sont pas assez nombreuses. Cette mesure se justifie par le désir de n'avoir autant que possible dans une profes-



LA « COURONNE » AVEC SES VOILES AU SEC.

sion si pénible, et tout à fait anormale pour les recrues ordinaires, que des hommes ayant manifesté nettement le désir de l'embrasser.

En outre, dans le contingent fourni par la Conscription ou par l'appel, on a soin de choisir les hommes provenant des départements du littoral pour les envoyer aux équipages de la flotte ; on suppose, non sans raison, qu'ils sont plus accoutumés à l'idée du service maritime, moins rebelles aux éventualités d'absence ou d'éloignement.

On a eu longtemps dans notre marine une tendance fâcheuse : on exigeait que les hommes fussent également propres aux fonctions les plus diverses. De tous les matelots on voulait faire non seulement des marins, mais encore des canonniers, des fantassins. On obtint ainsi des artilleurs et des soldats

médiocres, leur instruction s'étendait à trop de choses pour être complète. Mais lorsqu'il y a cinquante ans, une école d'artillerie navale fut instituée, on y forma d'excellents canonniers. Et ainsi fut consacré le principe des spécialités qu'on voulait s'obstiner à méconnaître.

Depuis lors on créa successivement un bataillon d'apprentis fusiliers, une

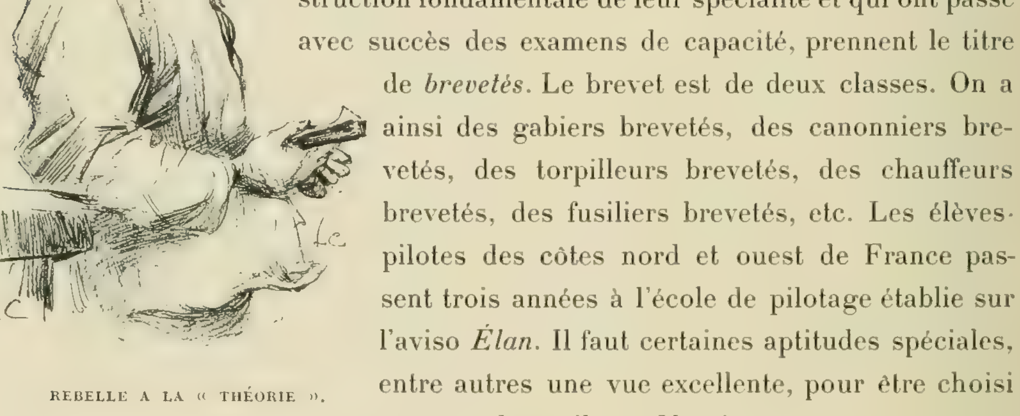


COUP DE BALAI.

école de matelotage et de timonerie, une école de torpilleurs; sans parler des écoles instituées pour les mécaniciens, les fourriers, les voiliers, charpentiers-calfats, etc. Voici d'ailleurs la liste des spécialités ou professions de la marine militaire. L'ordre n'en est pas indifférent, car il constitue entre toutes ces professions une sorte de préséance : 1° manœuvre, 2° canonnage, 3° torpilles, 4° mousqueterie, 5° timonerie, 6° mécaniciens, 7° pilotes, 8° fourriers, 9° chauffeurs, 10° charpentiers-calfats, 11° voiliers, 12° personnel des vivres, 13° personnel des infirmiers, 14° tambours et clairons.

A leur arrivée au port, les hommes sont examinés par une commission spéciale qui s'enquiert de leur instruction, de leur intelligence, de leur vigueur, de leur santé, de leur vue, de leur aptitude naturelle à telle ou telle branche du métier de marin. Les plus larges d'épaule sont jugés bons pour la *Couronne*, le vaisseau-école de canonnage, où l'on apprécie fort la vigueur physique ; les plus instruits sont envoyés au vaisseau-école des torpilles, l'*Algésiras*, où les cours scientifiques sont relativement assez élevés ; les plus agiles sont réservés pour les frégates-écoles des gabiers. On tient compte aussi du métier de chacun. Ceux qui dans la vie civile sont menuisiers, ébénistes sont classés comme charpentiers ; de même les ajusteurs, les forgerons, les chaudronniers en fer ou en cuivre, les fondeurs-mouleurs sont enrégimentés dans la spécialité des mécaniciens, etc.





REBELLE A LA « THÉORIE ».

Après un stage de quatre, six ou huit mois, suivant les diverses écoles, les matelots qui ont reçu l'instruction fondamentale de leur spécialité et qui ont passé avec succès des examens de capacité, prennent le titre de *brevetés*. Le brevet est de deux classes. On a ainsi des gabiers brevetés, des canonniers brevetés, des torpilleurs brevetés, des chauffeurs brevetés, des fusiliers brevetés, etc. Les élèves-pilotes des côtes nord et ouest de France passent trois années à l'école de pilotage établie sur l'aviso *Élan*. Il faut certaines aptitudes spéciales, entre autres une vue excellente, pour être choisi comme élève-pilote. Mentionnons, encore pour mémoire, certaines spécialités dites individuelles, accessibles à des brevetés de lignes diverses ou à des ouvriers civils : pyrotechniciens, gymnastes, maîtres d'escrime, instituteurs, scaphandriers, tailleurs, musiciens, secrétaires militaires. Ces derniers sont des fourriers initiés aux secrets de l'administration de la marine pour assister les capitaines-comptables des petits navires.

Au-dessous de ces catégories formées des sujets les plus *débrouillards*, viennent se ranger les hommes qui n'ont pas été jugés aptes à exercer une spécialité et qui forment la masse des « matelots de pont », braves gens moins brillants que les autres, moins instruits, moins intelligents peut-être, mais précieux quand même, employés ici et là, sur le pont et dans la mâture, dans les batteries et dans les soutes. C'est vraiment la plèbe, le *vulgum pecus*, le troupeau dans

lequel on vient puiser les gens nécessaires aux besognes qui exigent beaucoup de monde ; ce sont les *utilités* de la comédie. Ils ne valent que par leurs bras, par leur force musculaire, par leur nombre et par leur bonne volonté.

Il y a pour les matelots deux grades de début, suivant qu'ils proviennent du tirage au sort ou de l'Inscription. Le conscrit entre au service avec le grade d'apprenti-marin ; l'inscrit avec le grade de matelot de troisième classe. Cette différence s'impose en quelque sorte ; l'inscrit définitif, par appellation même, ne saurait être un « apprenti-marin » et l'État, en vertu d'un privilège spécial, lui accorde le bénéfice de l'instruction professionnelle qu'il a déjà pu acquérir en naviguant au commerce.

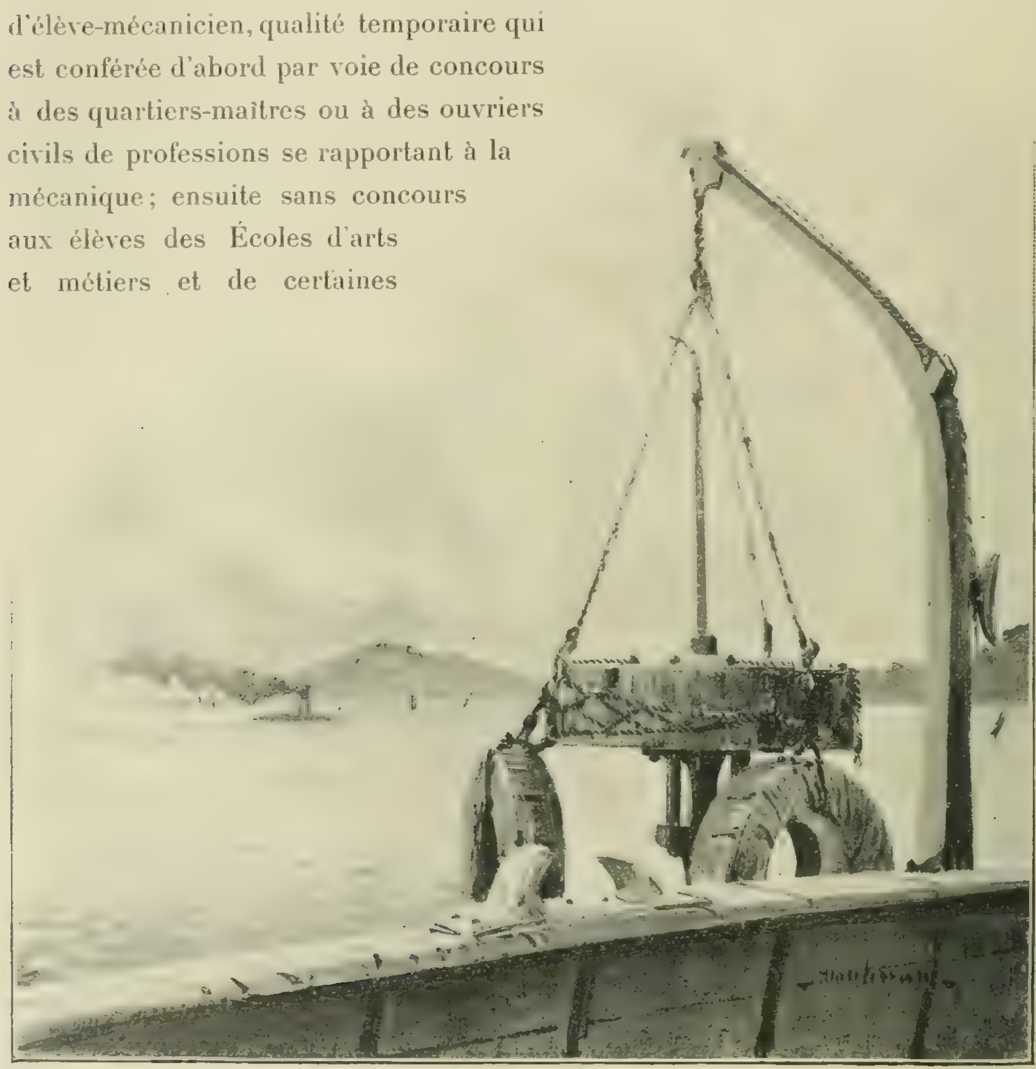
La hiérarchie comprend ensuite les grades de matelot de 2[e] et de 1[re] classe. Un mot d'explication est ici nécessaire pour éviter toute confusion entre les mots de gabier de 1[re] classe, fusilier de 2[e] et matelot de 2[e] ou de 3[e] classe. Un breveté a pour ainsi dire deux qualités : la première est celle qu'il tire de sa position au service, de son ancienneté, il est matelot de 3[e], de 2[e] ou de 1[re] classe ; la seconde, qui vient se greffer sur la première, il ne la doit qu'à son aptitude technique constatée par le brevet reçu dans une école. On peut donc être matelot de 2[e] classe et canonnier breveté de 1[re].

Au-dessus des classes de matelots il existe une hiérarchie de grades complète pour chaque ligne ou spécialité. Prenons par exemple la ligne de la manœuvre : au-dessus du gabier nous trouvons le quartier-maître de manœuvre (2 classes), assimilé au caporal ; le second-maître de manœuvre (2 classes), assimilé au sergent ; le premier-maître de manœuvre (2 classes), assimilé à l'adjudant. De même dans la ligne du canonnage nous voyons : le canonnier breveté, le quartier-maître de canonnage, le second-maître de canonnage, le premier-maître de canonnage, etc.

A titre d'exception il convient de citer : la spécialité des fourriers, qui a le grade de sergent-major ; la hiérarchie des pilotes, qui ne commence qu'au grade de pilote de 3[e] classe, assimilé à celui du second-maître ; enfin la spécialité des tambours et clairons, qui ne conduit pas au delà du grade de second-maître.

La ligne des mécaniciens mérite une mention spéciale, car elle diffère beaucoup des autres. Elle se compose, jusqu'au grade de second-maître inclusivement, de deux branches collatérales, les mécaniciens *théoriques*, les mécaniciens *pratiques*. Il ne faudrait pas conclure de cette distinction à l'infériorité nécessaire des premiers dans la pratique professionnelle ; en revanche on peut considérer la plupart des quartiers-maîtres et seconds-maîtres pratiques

comme n'ayant pas de connaissances générales assez étendues pour monter très haut : leur avancement est limité. Le premier degré de la hiérarchie est celui d'ouvrier mécanicien (3 classes). Viennent ensuite le quartier-maître et le second-maître; mais entre les deux grades s'interpose celui d'élève-mécanicien, qualité temporaire qui est conférée d'abord par voie de concours à des quartiers-maîtres ou à des ouvriers civils de professions se rapportant à la mécanique; ensuite sans concours aux élèves des Écoles d'arts et métiers et de certaines

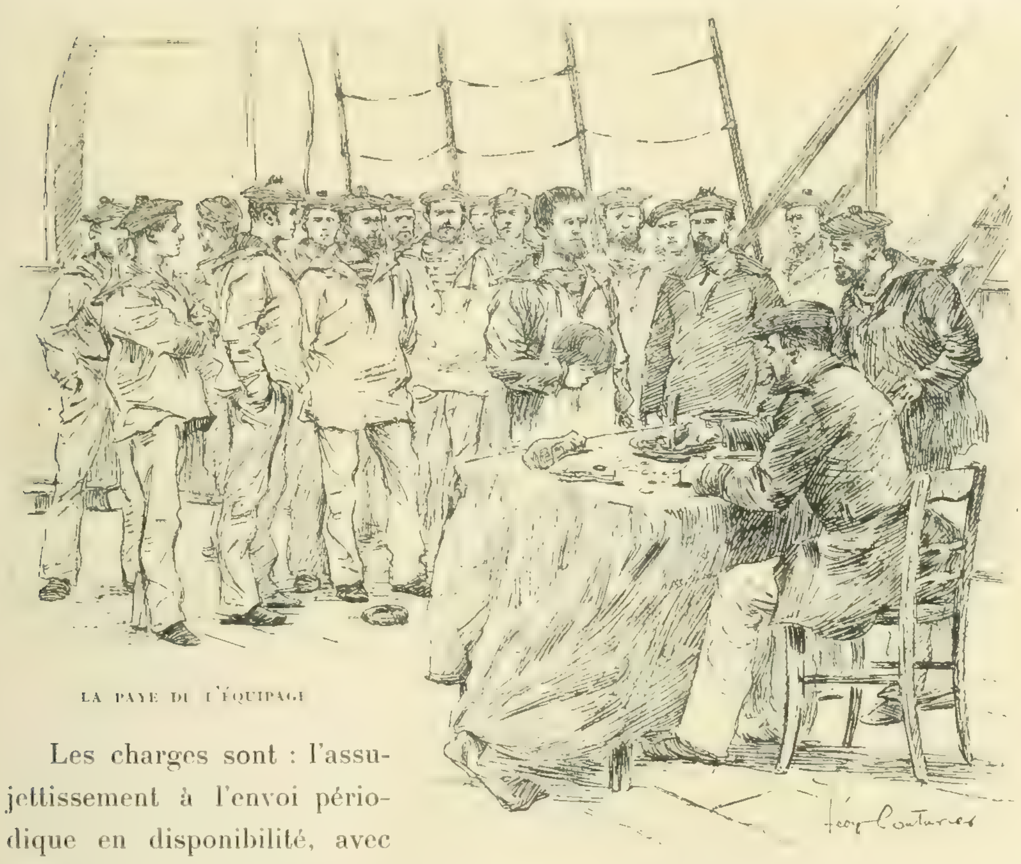


A L'ARRIÈRE DE LA DUNETTE.

Écoles professionnelles, comme l'École La Martinière de Lyon. Le grade de sergent-major existe pour les mécaniciens. Il est donné à des seconds-maîtres théoriques qui ont satisfait à un examen. Un an de service comme maître est la seule condition exigée par les règlements pour devenir premier-maître mécanicien.

Tous les gradés, depuis le grade de second-maître, sont dénommés « officiers-

mariniers ». Suivant le désir qu'ils en expriment, ils peuvent faire partie d'un cadre spécial dit *cadre de maistrance*, qui attache au département, par des liens étroits, des gradés rompus à toutes les exigences du métier. La très grande majorité des inscrits promus sous-officiers demandent à y être admis, alors qu'une partie seulement des sous officiers provenant du recrutement ou de l'engagement consentent à accepter les charges et les avantages qui résultent de cette incorporation.



LA PAYE DE L'ÉQUIPAGE

Les charges sont : l'assujettissement à l'envoi périodique en disponibilité, avec solde réduite ; l'interdiction de pratiquer aucune autre navigation que la petite pêche pendant ces périodes de disponibilité ; l'obligation de ne pas s'absenter plus de six jours sans autorisation et de rallier au premier ordre le port militaire désigné. Les avantages sont : l'allocation de cette solde réduite dans un temps où, sauf la restriction ci-dessus, le sous-officier est libre d'entreprendre telle industrie qui lui convient ; enfin et surtout, la certitude d'une position fixe, l'officier-marinier ne pouvant être rayé du cadre que par décision ministérielle, prise sur l'avis d'un conseil de discipline.

Les grades sont tous conférés par le ministre, sur la proposition des

« Conseils d'avancement » qui se réunissent deux fois par an à bord de tous les navires, le 1er janvier et le 1er juillet. Ces conseils, composés du commandant, du second et des officiers de quart, établissent, d'après une quotité basée sur le chiffre de l'équipage, un certain nombre de propositions à tel ou tel grade. Le ministre statue sur l'ensemble des propositions qui lui parviennent, de tous les coins de la terre, de toutes les escadres, de toutes les divisions ou stations navales.

Les conseils d'avancement, toujours en se basant sur des proportions données, concèdent directement les avancements en classes dans chaque grade.

La solde du personnel des équipages de la flotte est fixée comme il suit pour le service à la mer : premier-maître de 1re classe, 3 fr. 90 par jour; de 2e classe, 3 fr. 60; second-maître de 1re classe, 2 fr. 90; de 2e classe, 2 fr. 60; quartier-maître de 1re classe, 1 fr. 70; de 2e classe, 1 fr. 60; matelot de 1re classe, 1 fr. 20; de 2e classe, 1 fr. 10; de 3e classe, 80 centimes; apprenti-marin, 60 centimes.

A terre, la solde journalière est inférieure de 15 à 20 centimes à la solde à la mer.

La spécialité des mécaniciens a de sérieux avantages de solde. Le premier-maître de 1re classe touche 8 fr. 70 par jour; celui de 2e classe, 7 fr. 95 ; le maître-mécanicien, 6 fr. 50; les seconds-maîtres de 2e classe, 5 fr. 25 et 4 fr. 75; les élèves et quartiers-maîtres, 3 fr. 20 et 2 fr. 90; les ouvriers des 3 classes, 1 fr. 95, 1 fr. 75, 1 fr. 45. Un premier-maître mécanicien touche donc 270 francs par mois, soit 30 francs de plus qu'un enseigne, et un second-maître mécanicien de 2e classe est plus payé qu'un premier-maître de manœuvre. Ce sont là des anomalies justifiées par le service particulièrement pénible des mécaniciens et par la nécessité de les avantager, pour les conserver dans les rangs de la marine. A terre leur solde est réduite de près de moitié, puisqu'ils n'ont pas les dures obligations de la chauffe et de la conduite des machines.

Les brevets obtenus dans les écoles de spécialité confèrent des suppléments variables de 15 à 40 centimes. De plus, les hommes qui occupent à bord certaines fonctions ont des gratifications allant de 10 à 60 centimes par jour pour les simples matelots, de 50 centimes à 1 franc pour les gradés.

Une première retenue, opérée sur la solde du matelot, est de 3 p. 100; elle est faite au profit de la Caisse des invalides de la marine. En outre, comme les matelots sont propriétaires des effets d'habillement qui leur sont remis par les magasins de l'État, et qui constituent ce qu'on appelle le *sac*, il y a lieu d'exercer une retenue sur leur solde pour arriver au remboursement de

cette avance en nature. Cette seconde retenue est de 10 centimes par jour, soit 12 francs par mois. Comme la valeur du sac est d'environ 150 francs, il faut un an pour qu'un matelot arrive à payer intégralement son sac. Mais pendant ce temps, certains effets se sont usés, il est devenu indispensable de les renouveler, si bien que la retenue d'habillement est toujours prélevée sur la solde du marin. A la fin de chaque trimestre, ou à l'issue de chaque cam-



A BREST, SOUS LA PLUIE FINE, LES FEMMES VONT TOUCHER LA DÉLÉGUÉ.

pagne, le décompte des dépenses d'habillement est exactement fait, et le marin touche la différence qui peut exister en sa faveur.

Sur les côtes de France, la solde est versée tous les mois; hors de France il n'est donné aux matelots qu'un mois de traitement sur deux, mais les gradés continuent à recevoir leur paye mensuelle. Sur cette solde remise au marin, déduction est faite de sa *délégation*, c'est-à-dire de la part de gain qu'il charge l'administration de verser directement à sa femme, à ses enfants, à ses père et mère, à ses frères et sœurs. Cette disposition pleine de bienveillance est le meilleur indice de la sollicitude de la marine pour ses matelots. Le mari ou le fils est au loin, sur l'océan Pacifique ou dans les mers de Chine, à peine sait-il lire ou écrire, encore moins saurait-il s'y prendre pour envoyer de l'argent

aux siens, l'envoi en tout cas lui coûterait cher : la Caisse des gens de mer, qui remonte à Colbert, se charge de remettre aux parents les sommes déléguées par les marins. Écoutez Loti nous raconter la chose :

« Vous êtes venue toucher votre *délègue* aussi, madame Quéméneur?

« — Et vous aussi donc, madame Kerdoncuff?

« — Où est-ce qu'il navigue aussi, votre mari, madame Quéméneur?

« — En Chine, madame Kerdoncuff, dessus le *Kerguélen*.

« — Et le mien aussi donc, madame Quéméneur ; il navigue là-bas, dessus « la *Vénus*. »

« C'est dans la rue des Voûtes, à Brest, sous la pluie fine, que cela se chante à deux voix fausses, dans des tonalités surprenantes. Cette rue des Voûtes est toute pleine de femmes qui attendent là depuis le matin, à la porte d'une laide bâtisse en granit : la Caisse des gens de mer. Femmes de Brest que la pluie froide ne rebute plus, elles causent aigrement, les pieds dans l'eau, pressées contre les murs de la ruelle triste, sous le brouillard gris.

« C'est le premier jour du trimestre. Elles font queue pour être payées et il était temps! l'argent manquait dans tous ces logis noirs de la grande ville. Femmes dont les maris naviguent au loin, elles vont toucher leur *délègue* (lisez délégation), la solde que ces marins leur abandonnent. »

L'habitude prise de ne verser aux marins en campagne qu'un mois de solde sur deux fait qu'à la rentrée en France, ou lors du désarmement, ces marins touchent après une croisière un peu longue un très gros *décompte*. Le moindre matelot de troisième classe perçoit ainsi, d'un seul coup, une somme très rondelette, et un quartier-maître empoche pour sa part plusieurs centaines de francs.

Ne croyez pas que ces hommes revenant de Chine, du Pacifique ou du Gabon, et devenus subitement si riches, aillent placer sagement à la caisse d'épargne l'or ou l'argent reçu. Pourtant il est bien rare qu'ils oublient de prélever sur leur décompte une petite part destinée au père ou à la mère, à la sœur ou à la payse. Cette générosité accomplie, ils ne se font pas faute de dépenser gaiement ce qui leur reste. Le moyen de leur en vouloir, en vérité? N'ont-ils pas éprouvé à bord bien des privations, bien des souffrances parfois? et ne sont-ils pas très excusables d'oublier dans des fêtes joyeuses et bruyantes leurs misères passées?

Leur premier désir est de prendre part à un large festin, copieux, presque somptueux, où l'on fera couler des flots de champagne. Vin de dames, dira-t-on. Oui, mais aussi vin de riches; et c'est pour cette raison que le matelot en exige dans le menu de son premier repas à terre. Cet homme qui a vécu d'une vie



Mauvais temps !



rude et austère, entend se dédommager de sa peine en s'offrant les douceurs que procure la fortune; il veut se donner l'illusion de la richesse. Il déserte, pour ce jour-là, le petit cabaret du port, le caboulot où d'ordinaire il va trinquer avec les amis; il va frapper à la porte d'un restaurant en renom et il y commande du champagne, énormément de champagne. Rien n'est trop cher pour lui : ni les poissons les plus fins, ni les viandes les plus succulentes, ni les liqueurs les plus haut cotées. Si la note est salée, si on spécule sur son appétit, il n'en paraît pas mécontent, loin de là. Il met un point d'honneur à payer largement, sans

RETOUR DE CAMPAGNE.

compter. C'est, bien entendu, en voiture qu'il se rend à ce banquet monstre, car il n'y a que les pauvres, n'est-ce pas? qui vont à pied, qui pataugent dans la boue, qui se salissent dans la poussière des rues. Et c'est encore en voiture qu'il quitte le restaurant pour aller finir la fête dans les endroits où l'on s'amuse. Tant que l'escarcelle sera pleine, les festins succéderont aux festins, les courses en carrosse aux courses en carrosse. Pour les uns, cela durera trois jours, pour les autres deux jours, pour d'autres encore, un seul jour ou même une seule soirée. Mais chacun aura eu sa part de folie, sa part de plaisir!

Lorsqu'un grand navire, une frégate-amirale par exemple, avec ses trois ou quatre cents hommes d'équipage vient désarmer au retour d'une campagne lointaine, les rues du port sont encombrées de matelots, riant, chantant, ayant la joie de vivre, semant l'or à mains ouvertes. Le spectacle est vraiment curieux, bien qu'il soit fait pour déconcerter le *terrien* qui s'aventure à ce

moment dans un port. L'autorité, toujours paternelle, ferme à demi les yeux sur ces écarts de conduite : le second se contente d'infliger des jours de fer aux *coureurs de bordée*, c'est-à-dire à ceux qui manquent le retour à bord à l'heure prescrite et s'adjugent ainsi un supplément de congé sans autorisation préalable.

Les retraites attribuées aux matelots et au personnel du cadre de maistrance sont acquises après vingt-cinq ans de service, et sont réglées d'après le nombre des années passées au service; la retraite de chaque grade comporte ainsi un maximum et un minimum. Pour les premiers-maîtres elle va de 1 145 à 1 445 francs, sauf pour les mécaniciens, qui reçoivent de 1310 à 1910 francs; pour les seconds-maîtres de toutes professions elle va de 850 à 1 110 francs; pour les quartiers-maîtres, de 700 à 900 francs; pour les matelots, de 600 à 750 francs.



MORVAN, QUARTIER-MAITRE DE MANŒUVRE.

Le taux de la pension est élevé du cinquième pour les officiers-mariniers, quartiers-maîtres et assimilés qui ont douze ans dans leur grade au moment de leur admission à la retraite.

Des blessures ou des infirmités occasionnées par le service donnent droit à une retraite anticipée et plus forte que la retraite ordinaire. En outre, les officiers mariniers qui réunissent quinze ans de services effectifs au moins et qui, par suite des fatigues inhérentes à la navigation, sont reconnus impropres à l'embarquement, peuvent obtenir une pension proportionnelle. Mais, dans tous les cas, le personnel retraité reste, pendant cinq ans après sa mise à la retraite, à la disposition du ministre pour le service de la flotte et des arsenaux. Les veuves ou orphelins ont droit à la moitié de la pension dont le mari ou le père était titulaire; c'est plus qu'on ne fait en faveur des veuves ou des orphelins d'officiers, qui ne reçoivent que le tiers de la pension de leur mari ou père.

On voit par l'énumération de ces avantages combien l'État manifeste de sollicitude pour le personnel inférieur de la flotte. Sa générosité s'étend, on le sait, jusqu'aux inscrits qui continuent à naviguer au commerce après avoir accompli leur service militaire, et voici comment ces marins sont traités : Après vingt-cinq ans de navigation, tant à l'État qu'au commerce, les sim-

ples matelots touchent des pensions annuelles variant depuis 204 jusqu'à 586 francs; les pilotes, maîtres au cabotage, patrons de pêche, depuis 156 jusqu'à 660 francs; les maîtres au cabotage et patrons de pêche ayant plus de huit ans de commandement, les mécaniciens ayant conduit des machines de plus de 300 chevaux, les capitaines au long cours ayant moins de quatre ans de commandement touchent depuis 564 jusqu'à 804 francs; les capitaines au long cours ayant commandé pendant plus de quatre ans, les mécaniciens ayant mené des machines importantes, reçoivent depuis 780 jusqu'à 1 068 francs.

C'est la Caisse des invalides de la marine qui est chargée de payer ces pensions, alimentée qu'elle est par des retenues de 3 p. 100 prélevées sur la solde des marins. Mais il s'en faut de beaucoup que cette Caisse soit assez riche pour faire face à ses besoins : sous la Révolution, en l'an II, elle fut dépouillée de toutes les prestations jusque-là concédés par l'État; en 1810 le gouvernement lui enleva un capital de soixante-seize millions, si bien qu'au lieu d'être la plus florissante des tontines du monde elle ne subsiste qu'avec une subvention du gouvernement.

Neuf millions sont en effet nécessaires annuellement pour les pensions des gens de mer, de leurs veuves et de leurs orphelins, alors que les contributions des bénéficiaires n'arrivent pas à deux millions.

A présent, l'uniforme. En grande tenue, les premiers-maîtres ont le chapeau, la redingote de drap bleu sans galon, avec attentes et épaulettes d'adjudant, le pantalon de drap bleu, le ceinturon de soie noire, le sabre à fourreau de cuir noir, la dragonne de poil de chèvre. En petite tenue, la casquette en drap bleu avec un galon d'or remplace le chapeau.

Les maîtres-mécaniciens ont la même tenue que les premiers-maîtres, mais les attentes et épaulettes sont remplacées par les deux galons plats de sergent-major.

Pour les seconds-maîtres, la grande tenue comprend casquette à ancre brodée en or, veston croisé en drap bleu avec galons de sergent aux manches, ancres brodées au collet, pantalon de drap bleu. Les sergents-fourriers portent sur le haut de la manche le galon distinctif de leur emploi, outre le galon insigne du grade. Les élèves-mécaniciens ont un galon de sergent mi-parti or, mi-parti soie bleue. En petite tenue, les seconds-maîtres ont le bonnet en drap bleu avec houppette rouge et ancre brodée en or, chemise de molleton avec insignes du grade et de l'emploi sur les manches, pantalon bleu. Dans toutes les tenues, chemise blanche avec cravate de soie noire. En été, pantalon

de toile blanche, coiffe blanche sur la coiffure ou chapeau de paille. En hiver, paletot ou caban en drap bleu avec insignes sur les manches et sur le collet.

Pour les quartiers-maîtres ou marins, la grande tenue d'hiver comporte : paletot en drap bleu avec galons en laine rouge au nombre de deux pour les quartiers-maîtres, d'un pour les brevetés, sans galons pour les hommes non brevetés; bonnet en drap bleu avec pompon rouge; pantalon en drap bleu. Sous le paletot : chemise de molleton bleu avec galons sur les manches, ouverte sur la poitrine pour laisser voir le tricot de coton à raies blanches et bleues ainsi que la chemise de toile blanche dont le grand col bleu, bordé de lisérés blancs, retombe sur le dos; cravate de laine noire; souliers de cuir noir; sur le haut de la manche droite de la chemise de molleton et du caban : deux ancres en laine rouge entre-croisées; sur le collet du caban : deux ancres en laine rouge. Le bonnet doit toujours porter un ruban en soie noire avec le nom du navire en lettres d'or. En grande tenue d'été, les quartiers-maîtres ou marins ont : bonnet ou chapeau de paille recouverts de la coiffe en calicot blanc; pantalon de toile blanche; cravate en lasting. En petite tenue ils portent : bonnet, chemise de molleton, pantalon bleu. Enfin, comme tenue de travail à bord ou dans les embarcations : vareuse et pantalon de toile grise par-dessus les vêtements de drap. Pour les mécaniciens et chauffeurs : vareuse et pantalon de treillis dit gris de chauffe.



TENUE DE BORD.

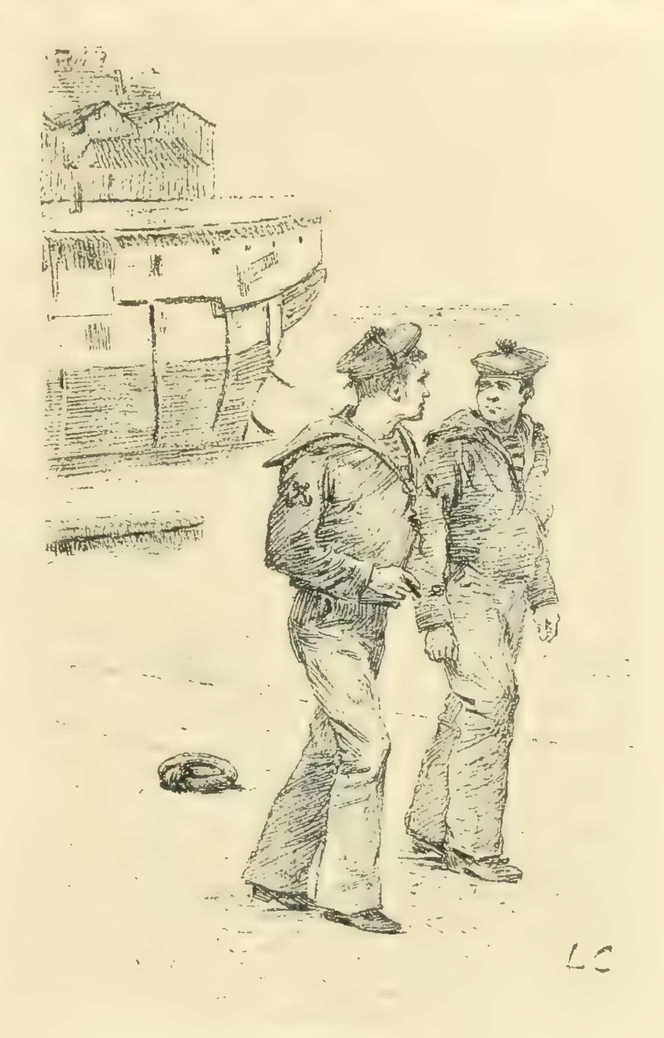
Les fourriers ordinaires portent un seul galon d'or sur le haut de chaque manche. Les quartiers-maîtres fourriers y joignent les deux galons de laine rouge au bas des manches.

L'insigne distinctif des pilotes, quel que soit leur grade, est une ancre double, croisée, surmontée d'une étoile, le tout de fil d'or, brodée de chaque côté du collet.

Les musiciens ont la tenue des seconds-maîtres, mais la « sardine » de

sergent est remplacée par un galon plat en or qui fait le tour complet de la manche à la hauteur du parement.

Les amateurs d'exactitude seront satisfaits sans doute de cette très longue énumération de costumes divers. Ils y trouveront de quoi contenter leur amour du détail. Ils n'y verront cependant pas ce qui est fort essentiel, j'entends la façon dont ces costumes sont portés, la tournure que les matelots savent donner à ces uniformes de parade ou de travail. Qu'ils considèrent pour cela les illustrations de ce livre. On a fait la juste remarque que par les seuls vêtements et la façon de les porter, on peut reconnaître presque à coup sûr la profession et les habitudes de ceux qui les portent. Les matelots impriment ainsi à leurs uniformes un « air » spécial, une physionomie propre, qui diffère d'ailleurs selon les occupations ou les fonctions de chacun. Un gabier ne s'habille ni ne se coiffe comme un canonnier ou un mécanicien, un matelot du Midi ne « se tient » pas comme un matelot du Nord. Aussi un initié peut-il deviner sans peine, à la toilette d'un marin, quelle est sa spécialité, son pays d'origine....



FARAUD ET EMPOTÉ.

En voici deux par exemple cheminant côte à côte. L'un est tout endimanché : sur ses cheveux bêtement collés aux tempes se pose un bonnet de laine trop étroit, par genre, avec un pompon rouge éclatant et un ruban dont les bouts flottent au vent; pantalon *retaillé* par un tailleur, en dépit des défenses

expresses de l'autorité; souliers découverts; chemise au col bien empesé et bordé de quatre ou cinq lisérés blancs au lieu des trois que prescrit l'ordonnance; vareuse retaillée, elle aussi, afin de mieux prendre les formes du jeune Apollon, et agrémentée de boutons d'or et d'une doublure de drap rouge. Celui-là est un Provençal. Il s'appelle Marius ou Barthélemy. Il est coquet d'instinct; c'est un fils du soleil qui veut étaler sous la pleine lumière toutes les élégances qu'il porte en lui. Il aime à faire le *faraud* et nul règlement, nulle menace de peine ne peut entraver son penchant à la coquetterie. Il sait, pardieu! que toute cette *farauderie* ajoutée à son costume réglementaire peut, s'il rencontre un chef, lui coûter quelques jours de consigne, quelques jours de fers, voire même de prison. Peu lui importe! Il veut être beau, il n'y réussit pas toujours, mais il s'essaye à l'être. Son but est de plaire aux demoiselles de Toulon, et il paraît que les accroche-cœur sont de leur goût.

L'autre matelot, qui le suit de près, ne lui ressemble guère. Aucun apprêt dans sa coiffure; son bonnet de laine est planté tout raide sur le front, en avant ou en arrière, le ruban n'a pas de bouts flottants; la vareuse bleue est large, ample, ballonnée, presque informe, le pantalon est droit, sans grâce, mais l'un et l'autre tels que le magasin d'habillement les a délivrés; la chemise à col bleu n'a jamais connu l'amidon d'une blanchisseuse; les souliers, de purs *godillots*, sont grands comme des bateaux. Tenez pour certain que ce matelot empoté, qui semble habillé avec un sac, est un Breton. Il s'appelle Yves ou Jean-Marie, et c'est pour lui qu'a été inventé le surnom de *Mathurin* donné au matelot. C'est une âme simple, fruste, mais droite et sûre. Ah! que la farauderie lui est indifférente à lui! et que tous les brimborions dont d'autres s'affublent lui semblent ridicules! quand il s'en va roulant plutôt que marchant sur les pavés des rues, avec un dandinement traînard, il ne se soucie guère qu'une « beauté » le regarde. Pour être reçu, et bien reçu, dans les cabarets de Brest, de la rue des Sept-Saints ou de la rue Saint-Yves, il n'a pas besoin d'être tiré à quatre épingles, et d'ailleurs ce n'est pas pour flirter qu'il y entre!

Chantons l'amour du beau pays
Où l'on trinque avec les amis,

dit une chanson bretonne du matelot-poète Yann Nibor.

Le matelot qui provient du recrutement, c'est-à-dire celui que la conscription a pris dans les montagnes du Jura et de l'Auvergne pour le jeter sur un bâti-

ment de guerre, arrive au service avec les caractères particuliers de sa race. Il ne répond donc pas à un type donné. Il supporte en général avec assez de philosophie cette existence mouvementée si différente de la vie de son village. La variété des devoirs à remplir est pour lui une utile distraction, la faculté de « voir du pays » le touche assez vivement, et la perspective des campagnes lointaines l'effraie bien moins qu'on ne croirait. Il songe qu'en revenant au village, au retour de la Chine ou de l'Inde, il recueillera son petit succès de curiosité, et la chose n'est pas pour lui déplaire. Somme toute, une fois le premier moment d'ennui passé, il est assez fier d'être marin ; et souvent même il se décide à faire de la marine son métier définitif. Le nombre est assez grand, à l'heure actuelle, des officiers-mariniers provenant du recrutement, qui n'avaient jamais vu la mer avant leur arrivée au service. Le métier leur a plu, ils ont eu des débuts faciles, ils ont entrevu la possibilité de faire leur chemin honorablement : ils sont restés. Ils n'auraient peut-être pas brillé dans la spécialité de la manœuvre qui veut une initiation dès l'enfance, mais ils sont de très bons fusiliers, d'excellents canonniers, voire même de parfaits torpilleurs.



TENUE D'HIVER EN CABAN

Dans la marine à voiles, ces hommes du recrutement, ces conscrits, avaient une infériorité marquée sur les hommes de l'inscription maritime. « Ce n'est pas une chose qui peut s'apprendre à tout âge, dit l'amiral Jurien de la Gravière dans son style pittoresque, que d'aller par une nuit froide et sombre, la pluie et le vent au visage, étouffer en haut d'un mât qui plie et tremble une voile sur laquelle les ongles ne peuvent trouver prise et qui, en se débattant, menace à tout moment de vous précipiter à la mer!... Quand viennent les moments d'épreuves, les nuits d'orage, les coups de vent, les seuls hommes dont le mauvais temps n'altère ni la gaieté ni l'ardeur, les seuls qu'il ne faut ni ménager, ni surveiller, ni exciter, ce sont ces matelots de naissance élevés à la

mer, habitués dès l'enfance à en défier toutes les intempéries et que le commandement de l'officier de quart trouve toujours allègres et dispos. » Mais sur les navires où la voile n'est plus le seul moteur, les conscrits trouvent un plus facile emploi de leur vigueur et de leur bonne volonté, le rôle de la manœuvre est simplifié, les mâtures sont moins hautes et moins effrayantes pour celui qui n'a encore ni le pied ni le cœur tout à fait marins. Sur les navires modernes où la mâture a été réduite à tel point qu'elle a presque complètement disparu, conscrits et matelots de l'inscription maritime se trouvent dans des conditions pareilles, les uns et les autres peuvent remplir indistinctement tel emploi qu'on leur désigne dans la batterie près des canons géants, dans la hune près d'un canon-revolver, dans les profondeurs du navire devant les machines ou les chaudières. Et ceux-là seuls y rendent de bons services qui ont, quelle que soit leur origine, assez d'intelligence et d'instruction pour savoir user des mécanismes divers de cette usine en mouvement qui est un vaisseau de guerre actuel.

Dans le merveilleux livre qui a nom *Pêcheur d'Islande*, Loti nous parle de la « soumission respectueuse absolue » des marins pour leurs parents. Cette soumission n'est pas de la faiblesse de caractère, comme on l'écrit parfois, mais du respect attendri, de la déférence pour des êtres chéris qu'on quitte sans cesse, près desquels on ne fait que de trop rares apparitions. Ces mêmes hommes, nous dit encore Loti, ont le sentiment inné de la majesté de l'épouse. Est-ce uniquement habitude de résignation, accoutumance de soumission? On se plaît aussi à nous le donner à croire. Mais j'en doute pour ma part. Je suis sûr qu'il entre surtout dans ce sentiment un hommage à la fidélité de la femme gardienne du foyer, éducatrice des enfants. Quand le mari est loin, sur la mer des Pôles ou des Tropiques, c'est elle qui a les charges de la famille, la surveillance des intérêts matériels, les leçons à donner aux petits, toute la conduite de la maisonnée. L'homme la paye de l'accomplissement de ces devoirs par une reconnaissance infinie.

Si les femmes de matelots sont mûries de bonne heure par les tristes rêveries de l'isolement, par la pratique des devoirs inaccoutumés qui leur incombent, cela ne les empêche pas d'avoir un cœur ouvert à la tendresse, au dévouement, à l'amour. Vous souvenez-vous des angoisses qui s'emparaient de cette pauvre Marie Kermarec, la femme de *Mon frère Yves*, quand elle attendait son mari à la sortie de l'arsenal, « les yeux inquiets, fouillant le plus loin possible dans tous les groupes, cherchant celui qui lui avait pris sa vie »? Vous souvenez-vous encore de la pauvre petite Gaud, la femme du grand Yann, le pêcheur d'Islande?

Le départ pour la pêche.



Comme elle était fière d'être la femme d'un islandais, d'un de ces hommes exposés à tant de périls, et comme son cœur débordait de tendresse pour l'absent! Elle lui tricotait un beau maillot de pêcheur en laine bleue, elle embellissait le logis à son intention, elle faisait cirer l'armoire et le vieux lit à étages, voulant pour le retour donner un air de fête à la maison ; puis, pendant les veillées d'été, aux dernières clartés des beaux jours, elle s'en allait rêver à celui qui avait emporté son cœur....

Il y a beaucoup de petites Gaud sur nos côtes, et il y a sur les mers beaucoup de grands Yann, aimés pleinement, saintement, dont le retour est demandé chaque soir avec ferveur à la Vierge, patronne des marins.



FEMME DE PLOUGASTEL

Il est temps de mettre le point final à ce croquis de la physionomie morale du matelot, à cette esquisse de son caractère. Grâce aux dessins d'une vérité si sincère, d'une note si réelle, qui accompagnent ce texte, les allures des gens de mer, leurs attitudes, leur démarche sont fidèlement placées sous les yeux du lecteur. Quiconque a parcouru un port de guerre ou visité un vaisseau reverra dans ces pages les types coudoyés dans la rue ou aperçus dans une batterie. Celui, au contraire, qui n'a jamais vu ni Toulon, ni Brest, ni la mer, aura l'impression très exacte de ce que sont nos marins de l'État. Mais l'apparence extérieure ne suffisait pas : il était nécessaire d'ajouter aux illustrations quelques mots sur le caractère de ces hommes généralement si peu connus. Peut-être le sujet a-t-il entraîné l'auteur un peu loin.... Qu'on le lui pardonne! Il a trop vécu de la vie des matelots pour ne pas s'être attaché à eux, et comme le sujet lui était agréable son discours a été long.

Nous allons maintenant circuler au milieu de ce peuple intéressant et sympathique qui constitue l'équipage d'un navire de guerre, pour essayer de surprendre ses habitudes, ses dispositions d'esprit, ses types spéciaux et ses allures particulières.

II. — LA MAISTRANCE

La maistrance est l'ensemble des officiers-mariniers d'un navire de guerre chargés de la surveillance des détails du bord. On lui donne aussi le nom de *petit état-major*. Si l'état-major est l'aristocratie et l'équipage le peuple, la maistrance figure assez bien le rôle de la petite bourgeoisie dans ce monde en raccourci qui vit sur un navire. Elle comprend un représentant de chacune des professions qu'embrasse le métier de la mer, c'est-à-dire : maître de manœuvre; maître canonnier; maître de mousqueterie; maître torpilleur; maître de timonerie; maître mécanicien; maître charpentier-calfat; maître voilier; maître armurier.

Font encore partie de la maistrance : un commis aux vivres, chargé, comme son nom l'indique, de tout ce qui a trait aux subsistances, et un maître fourrier-magasinier, qui est le détenteur des objets et matières consommables à bord. Lorsqu'un pilote côtier est embarqué sur un navire, il est aussi rangé dans la maistrance, qui compte de la sorte un total de douze officiers-mariniers.

Ce chiffre n'est atteint que sur les grands navires. Sur les navires moindres, le maître de manœuvre remplit les fonctions de maître voilier, le maître canonnier celles de maître de mousqueterie et d'armurier.

A bord des navires importants, commandés par un capitaine de vaisseau, toute la maistrance est composée de premiers maîtres, ayant rang d'adjudants. A bord des bâtiments inférieurs, la maistrance est formée de seconds-maîtres, c'est-à-dire de sergents, voire même de quartiers-maîtres ou caporaux.

Sous l'inspection ou la direction supérieure d'un officier du bord, chaque maître est *chargé* de ce qui a trait à sa spécialité. D'où le nom de *maître-chargé*. La *charge* de maître implique autre chose que le soin du détail, la surveillance générale de ce qui s'y rattache ; elle engage, en outre, la responsabilité pécuniaire du maître pour tout le matériel mis à sa disposition. C'est-à-dire que le maître de manœuvre n'a pas seulement à diriger le matelotage, à mettre en place les gréements et les cordages, il est aussi comptable, vis-à-

vis de l'État, de tout ce qui est gréement, cordage, poulie, etc.; de même le maître-canonnier est responsable, en deniers, des canons, de la poudre, des artifices, etc.; comme l'est le maître de timonerie de toutes les boussoles, fanaux, compas, etc.

On voit donc quelle est l'importance du maître-chargé dans notre marine de guerre. Il est le détenteur responsable du matériel, et l'énorme prix de revient des navires modernes dit assez quelle est la valeur vénale des choses qui lui sont confiées; il est l'intermédiaire entre l'officier d'un détail et les matelots employés dans ce détail; il est le trait d'union entre le commandement et l'équipage; rien de ce qui se fait à bord ne se fait sans lui; il est, avant tout, l'homme indispensable, nécessaire; et l'on a pu dire qu'un vaisseau ne valait que par sa maistrance. En dépit du zèle d'un capitaine, de l'activité d'un second, un navire qui a des maîtres médiocres ne sera jamais un navire bien tenu, tandis qu'avec une bonne maistrance un navire bien commandé est assuré de devenir un modèle de belle tenue.

Je me hâte d'ajouter que les maîtres médiocres sont rares, très rares, et que les bons, les excellents même sont en imposante majorité. Les règles qui président à l'avancement du personnel inférieur sont si sévères, le soin que les conseils d'avancement mettent dans leurs choix est si méticuleux que, seuls, des sujets d'élite peuvent obtenir chez nous l'épaulette d'adjudant ou le galon d'or du sergent. Si quelques défaillances se produisent chez un maître-chargé, c'est que l'âge, la fatigue, la maladie sont venus amoindrir ses qualités d'autrefois, mais les jeunes maîtres, nouvellement promus, sont toujours des serviteurs d'élite, sur lesquels on peut se reposer avec confiance. Savoir, bonne conduite, esprit de devoir et de dévouement, respect de la discipline, tels sont leurs solides mérites. Et ce serait injustice que de nier la large part qu'ils ont à la bonne renommée de la marine française.

Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on a proclamé l'importance du rôle d'un sous-officier dans une armée. En contact perpétuel avec le soldat, il est son éducateur direct et le plus utile. Dans la marine, les sous-officiers sont des hommes faits, à qui leur expérience donne une autorité indiscutable; aussi le bénéfice est-il visible : les matelots, stimulés par le bon exemple qu'ils ont sous les yeux, se façonnent vite aux nécessités de la discipline, aux exigences du métier. L'intérêt de la marine est donc de s'attacher de plus en plus les maîtres qui forment si aisément des équipages soumis et des marins capables. Heureusement pour elle, elle n'a jamais traversé les crises que l'armée de terre a subies par le manque de sous-officiers. On se souvient qu'il a fallu

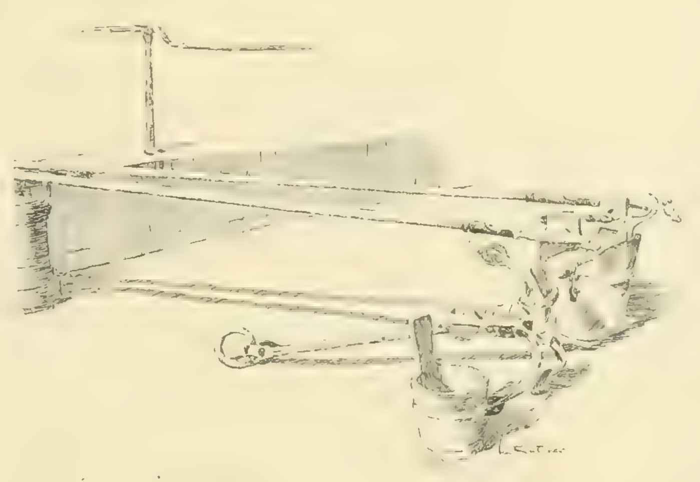
assurer des avantages de situation et d'argent aux sergents de l'armée pour les retenir au service. Encore semble-t-il qu'on n'y soit parvenu qu'à demi, car il est bien peu fréquent de rencontrer un sergent ayant dépassé la trentaine. Ils sont rares les jeunes conscrits qui, comme autrefois, bornent leur avenir à demeurer sergents d'infanterie ou de chasseurs à pied. L'instruction s'est répandue, et, en donnant un peu de savoir, elle a entr'ouvert des horizons qui jadis demeuraient fermés au plus grand nombre.



TYPE DE MAITRE.

Dans les populations de nos côtes, cette révolution ne s'est point encore opérée. Les inscrits maritimes sont et seront longtemps des âmes simples, satisfaites de leur condition; ils envisagent comme un sort enviable une existence qui se terminerait par le grade de maître de la marine nationale, avec le ruban de la médaille militaire ou celui de la Légion d'honneur, au moment de l'admission à la retraite. Pour eux, la marine est une carrière et ils regardent comme un honneur d'y servir dans les rangs inférieurs. Ils n'ont point, comme les engagés de l'armée, la tentation de devenir officiers. S'ils ont dans leur giberne le bâton d'amiral de France, ils ne s'en soucient guère. L'examen qui peut leur donner accès dans le corps des officiers de marine avec le grade d'enseigne leur apparaît comme une difficulté insurmontable. Une infime minorité se décide à l'affronter : quatre ou cinq maîtres seulement deviennent chaque année enseignes de vaisseau. Les anciens élèves des écoles primaires de la Bretagne ou de la Normandie ne se sentent pas assez forts pour se bourrer la tête des matières de l'examen ; ils se savent de très petits calculateurs et de très médiocres littérateurs et ils n'osent pas se risquer à suivre des cours où leur pauvre bagage de science serait insuffisant. L'amiral Krantz, pendant son passage au ministère, leur a ouvert à Brest une école préparatoire où ils peuvent étudier les programmes du concours sous la direction d'officiers compétents. Les élèves n'y affluent pas. Pour ces braves gens, l'idéal ne va point jusqu'aux

épaulettes d'officiers. Ils se contentent de rêver la conquête de la contre-épaulette de l'adjudant. Certes, comme officiers ils seraient mieux payés et ils auraient plus d'honneurs; mais aussi leurs charges seraient plus lourdes : ils ne pourraient plus vivre de la vie modeste qui a toujours été la leur, qui a été celle de leurs parents; ils devraient avoir un logement plus cher, des vêtements plus soignés; la femme, épousée au début de la vie à l'époque des premiers grades, serait obligée, elle aussi, de se transformer, de cesser d'être la « bourgeoise » pour devenir une « dame », les fils devraient faire les « messieurs » et les filles les « demoiselles ». Toutes ces perspectives les effrayent, les effarouchent et ils préfèrent rester ce qu'ils sont, des humbles, mais des vaillants. Ce sont des sages.


MATÉRIEL D'EMBARCATION.

Les maîtres ont chacun leur chambre, si du moins les dimensions du navire le permettent. Dans le cas où les installations comportent moins de chambres qu'il n'y a de maîtres, on suit, pour les attribuer à tel ou tel, l'ordre de priorité des spécialités. Le maître de manœuvre est donc logé avant le maître-canonnier, avant le maître-torpilleur, etc. Exception est faite pour le maître-mécanicien, à qui ses fonctions imposent un assez lourd travail d'écritures et qui, par son instruction et par ses services, mérite certains égards.

Le mobilier des chambres de maîtres est des plus simples, il est de bois blanc recouvert de peinture. Mais tel qu'il est il suffit au bonheur de nos officiers-mariniers : un lit, une commode-toilette, une armoire, un pliant, il n'en faut pas davantage pour que ces modestes serviteurs, élevés à la dure, s'estiment heureux et contents de leur part. Et puis pour eux, comme pour l'officier, comme pour le commandant, comme pour l'amiral, la chambre, c'est le coin préféré où l'on peut s'isoler loin du remue-ménage incessant du bord.

Outre leur chambre, les maîtres ont une salle commune, placée à l'avant du navire, généralement dans la partie du faux-pont la plus voisine de l'étrave et qui a reçu le nom de *poste des maîtres*. C'est là qu'ils prennent leurs repas, c'est là

qu'ils se réunissent pour causer entre eux de leurs campagnes passées, de leurs espérances et de leurs rêves d'avenir. Le plus haut gradé des maîtres-chargés préside cette table, et si tous sont du même grade, l'ordre de priorité des spécialités désigne le président, c'est-à-dire que le maître de manœuvre est le *chef* du poste, et devient responsable de la tenue et du bon ordre. Le poste ne brille pas non plus par le luxe. La table en est de bois blanc recouvert d'une solide toile cirée, les murs en sont nus, la vaisselle qui garnit des étagères à jour n'est pas plus élégante que la verrerie, les sièges y sont de très massifs pliants de bois blanc tendus avec de la toile à voiles, le matelot qui y fait l'office de maître d'hôtel n'est guère stylé. Mais ces braves maîtres ignorent ce qu'est le raffinement du goût : si la soupe est appétissante, si le fricot a bonne odeur, si le vin est bon, ils se déclarent satisfaits, peu leur importe que la faïence soit lourde et le verre épais.

La table est dirigée à tour de rôle par chacun des membres du poste, devenant pour la circonstance et pour un mois le chef de gamelle. L'État alloue à tous les maîtres-chargés une indemnité journalière, dite de frais de table, qui est fixée à 75 centimes en France et à un franc dans les mers lointaines.

Le service des maîtres est, on peut le dire, incessant. Il dure depuis le jour de l'armement jusqu'au jour du désarmement, sans trêve ni repos. Théoriquement ils doivent faire le premier *quart* de la journée, et par conséquent se lever avec l'aurore, mais, en fait, ils sont de service à toute heure, à toute minute du jour et de la nuit. Leur intervention peut être requise à tout instant par le commandant, par le second, par les officiers, il faut donc qu'ils soient immédiatement prêts à venir se mettre aux ordres de qui les appelle. Ils sont les rouages indispensables de la machine, c'est ce qui exige la permanence de leur activité.

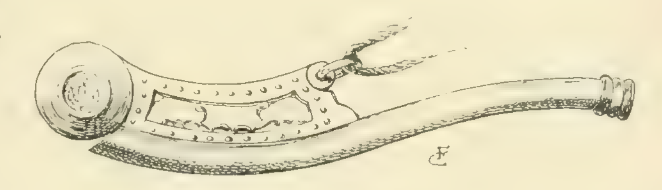
Une fois par jour, généralement à quatre heures, sur une sonnerie spéciale du clairon, ils sont appelés au *rapport* de l'officier en second. Sur le pont, vers l'arrière, se fait ce rapport. Les maîtres arrivent un à un et se groupent en cercle autour du second. Celui-ci leur demande ce qui s'est passé de nouveau dans leur propre service ; il indique les exercices qui se feront le lendemain, les dispositions qu'il y a lieu de prendre en vue de tel ou tel mouvement. Les maîtres, de leur côté, rendent compte de l'état des travaux entrepris à bord ; ils signalent les réparations à faire au matériel ; ils demandent des hommes pour telle ou telle corvée prochaine.... Bref, c'est là que se règlent les grandes lignes du service pour la journée suivante.

Telle est la maistrance, en général ; mais chaque maître a une physionomie

différente suivant sa spécialité et il faut, pour les bien connaître, noter ces traits particuliers.

Le maître de manœuvre.

Les progrès modernes, en diminuant les voilures, en les bannissant parfois tout à fait, ont bien amoindri son rôle ; malgré tout, la tradition lui a laissé son rang de premier de l'équipage et les règlements lui ont conservé le pas sur ses collègues. Sa suprématie a persisté. En sa qualité de manœuvrier par excellence il en impose aux hommes, même à ceux que leur spécialité éloigne le plus de la manœuvre, les chauffeurs ou les mécaniciens par exemple. Pour ceux-ci, recrutés presque tous parmi les ouvriers des grandes villes, l'art du manœuvrier est une chose si nouvelle, si différente de ce qu'ils connaissent, que le maître de la manœuvre jouit d'un prestige réel. Il en est fier d'ailleurs et on serait très mal venu de s'aviser, en causant, de lui laisser entendre que sa spécialité est devenue secondaire.



SIFFLET DE MANŒUVRE.

Dans l'équipage il est « le maître », tout court. Ses collègues sont le maître-canonnier, le maître-torpilleur, pour lui on n'énonce pas la fonction. Les officiers savent souvent son nom et le lui donnent quand ils lui parlent, tandis qu'ils ignorent le nom de ses collègues et les désignent par leur spécialité. De ce privilège encore le maître est fier. Il y voit la marque d'une bienveillance spéciale à son endroit.

Au physique il n'a rien d'un Adonis. Il a tant couru sur les vergues depuis son enfance, il a tant serré de voiles au milieu des grains de pluie, il a été si souvent exposé à tous les vents du large, que son teint s'est hâlé avec rage, en prenant une coloration brique de cuir tanné. Sa barbe n'a pas les fins contours que la mode impose : elle est taillée sans art et contribue à lui donner de loin un air rébarbatif. Mais, de près, cette apparence rude et sévère s'efface, adoucie qu'elle est par l'expression de ses yeux clairs d'enfants de la Bretagne. Il a un défaut pourtant, celui de chiquer. Là-haut, dans la mâture, ni la cigarette ni la pipe ne sont de mise : elles s'éteindraient d'abord, elles risqueraient de mettre le feu ensuite ; tandis qu'un bon morceau de « tabac à mâcher », discrètement découpé dans la « carotte » qu'on porte toujours sur soi, ne gêne personne et remonte le cœur à l'occasion. Il se peut qu'elle gonfle la joue et qu'en donnant à l'ovale

du visage des sinuosités malencontreuses elle nuise à la régularité des traits, mais le maître ne s'en soucie guère. « La coquetterie et moi, dit-il, nous n'avons jamais passé par la même porte. »

Au moral c'est un vaillant et un dévoué qui ne craint pas sa peine, solide à l'ouvrage, le premier debout, le dernier couché. Son royaume, c'est le pont. « Comme Mithridate ! » s'écrierait un loustic. Il y circule sans cesse, le sifflet d'argent à la main, prêt à héler le chef de la hune d'artimon ou le gabier de beaupré, prêt à passer sur le bord quand on est en rade, prêt à faire armer tel ou



LE RAPPORT DES MAITRES.

tel canot. Il est simple de goûts et de manières. Son langage se ressent parfois de son origine et s'émaille de mots risqués, mais son discours est imagé, les comparaisons pittoresques y abondent. Dans des phrases d'une tournure spéciale, où se révèle son profond mépris de la grammaire, il entasse toutes les locutions écloses sur le gaillard d'avant depuis des siècles : une figure de « vent-debout », c'est une physionomie sérieuse ; la « grande baille », c'est la mer ; un « pare-à-virer », c'est un coup de poing... Il ne saurait trouver de plus grosse injure pour un matelot que de le traiter de *soldat*. Rien n'est pour lui ni plus haut ni plus beau que l'art du manœuvrier. Jadis il mettait tout son orgueil dans les exercices de manœuvre et il enrageait quand il n'était pas « le premier paré », le

premier prêt. A présent cette excitation d'amour propre lui manque et il n'est pas éloigné d'en souffrir. Au demeurant il est aimé de l'équipage. Dédaigneux des folies de jeunesse, il est indulgent pour ses subordonnés, il les punit peu et arrive néanmoins à s'en faire obéir par la seule influence de son autorité morale.

Comme tous ses collègues, du reste, le maître est un farouche collectionneur. Il n'a jamais assez de poulies, de palans, de filins en sa possession et il amasse, à ne savoir qu'en faire, à ne pouvoir les loger, des monceaux d'objets pouvant servir « en cas de besoin ». Les soutes dont il dispose regorgent de matériel introduit sournoisement à bord, en excédent de ce que les règlements lui allouent, et parce qu'on ne « sait jamais ce qui peut arriver ». Il obtient ceci d'un voisin qui désarme, il reçoit cela d'un ami des magasins du port, au total, il empile, il accumule. Cette rafle particulière prend le nom de *rabiautage* dans le langage maritime.



GABIER FAISANT UNE ÉPISSURE.

Tout maître d'équipage est d'instinct un *rabiauteur*. Sa chambre elle-même tient une réserve de crochets, d'épissoirs, de boîtes de peinture. Il est homme de précaution et ne veut pas risquer d'être pris au dépourvu.

Dans les circonstances solennelles, lors de l'appareillage et du mouillage, le maître se tient sur le gaillard d'avant pour surveiller la manœuvre des ancres. Dans le combat il est au pied du grand mât, à portée des ordres du commandant, car il est le premier qui serait appelé à agir si une voie d'eau, un incendie, une avarie grave venait à se déclarer.

Le maître-canonnier.

Son importance n'a pas diminué avec les changements introduits dans la flotte moderne, mais son rôle s'est modifié du tout au tout. Jadis il trônait dans la batterie la plus importante d'un vaisseau ou dans la batterie couverte d'une frégate. Dans ce domaine il était le seul maître, faisant laver, briquer, astiquer, fourbir tout le matériel comme il l'entendait; les trente bouches à feu étaient sa chose à lui, qu'il condescendait à prêter à l'officier de batterie au moment

du branle-bas de combat. Aujourd'hui il continue bien à avoir comme poste de propreté et de surveillance ce qu'on appelle encore la batterie, mais les canons les plus puissants n'y sont plus : l'ancien domaine du maître-canonnier appartient maintenant à tout le monde, ce n'est plus qu'un endroit banal, au lieu d'être un sanctuaire comme autrefois.

Il y a trente ans, pour être un bon maître-canonnier il suffisait d'avoir une vigoureuse constitution, de posséder une belle voix de commandement capable de remplir la large batterie au cours des exercices. Les données théoriques qu'il était nécessaire d'acquérir sur la trajectoire, la ligne de mire et le but en blanc ne dépassaient pas ce qu'une intelligence moyenne pouvait concevoir sans difficultés : les affûts, pareils pour toutes les pièces, étaient faits de bois et montés sur quatre roues sans recéler le moindre mécanisme ; les différents calibres étaient peu nombreux ; la manœuvre des canons n'exigeait que de la pratique et une poigne solide. Le *Borda* a eu pendant dix ans, sous le second Empire, un maître-canonnier choisi apparemment parmi les meilleurs de la flotte et qui, admirablement stylé sous le rapport des mouvements de batterie, doué d'un organe supérieur pour enlever son monde avec ensemble, a fait la joie des élèves par ses définitions burlesques et ses aperçus tout nouveaux sur la rotation des projectiles.

Combien tout est changé depuis lors ! Si le canon est resté, comme jadis, « un trou autour duquel on a mis du fer », il est devenu plus puissant, plus lourd et en même temps beaucoup plus compliqué. Les divers calibres ont augmenté de nombre ; les modèles de chaque calibre se sont multipliés à l'infini ; les uns sont consolidés par un rang de frettes, les autres par deux rangs ; les fermetures de culasse ont nécessité des installations mécaniques ; les affûts, munis d'abord de tout un attirail de roues et d'engrenages différent pour les batteries, pour les gaillards, pour les tourelles, ont été plus tard mis en mouvement par l'hydraulique ; l'artillerie à tir rapide a fait ensuite son apparition, contribuant largement à la complexité et à la diversité des organes. Un maître-canonnier est obligé maintenant de savoir manier des pistons, des cylindres, des clapets, des presse-étoupes comme un mécanicien émérite.

Les rudiments du canonnage, la belle voix de jadis ne lui suffisent plus. Il faut qu'il y joigne des données sur la mécanique, données plus positives et plus exactes que celles dont le pauvre maître de l'École navale faisait montre dans ses entretiens sur la balistique.

La génération actuelle des maîtres-canonniers possède tout le savoir en question. Le solide enseignement qu'on reçoit sur le vaisseau-école de canon-

nage assure à la marine d'excellents sous-officiers, qui sont tout à fait à la hauteur de leurs fonctions.

Le maître-canonnier est le modèle des serviteurs. Il n'est pas plus dévoué, plus travailleur, plus consciencieux que le maître de manœuvre, mais il l'est tout autant et il a sur celui-ci l'avantage de savoir ajouter à ses qualités personnelles une pointe de militarisme dans ses allures et dans sa tenue. Il jouit de la considération générale : ses subordonnés l'estiment ; ses chefs l'apprécient ; l'équipage tout entier le respecte.



LE MAÎTRE-CANONNIER.

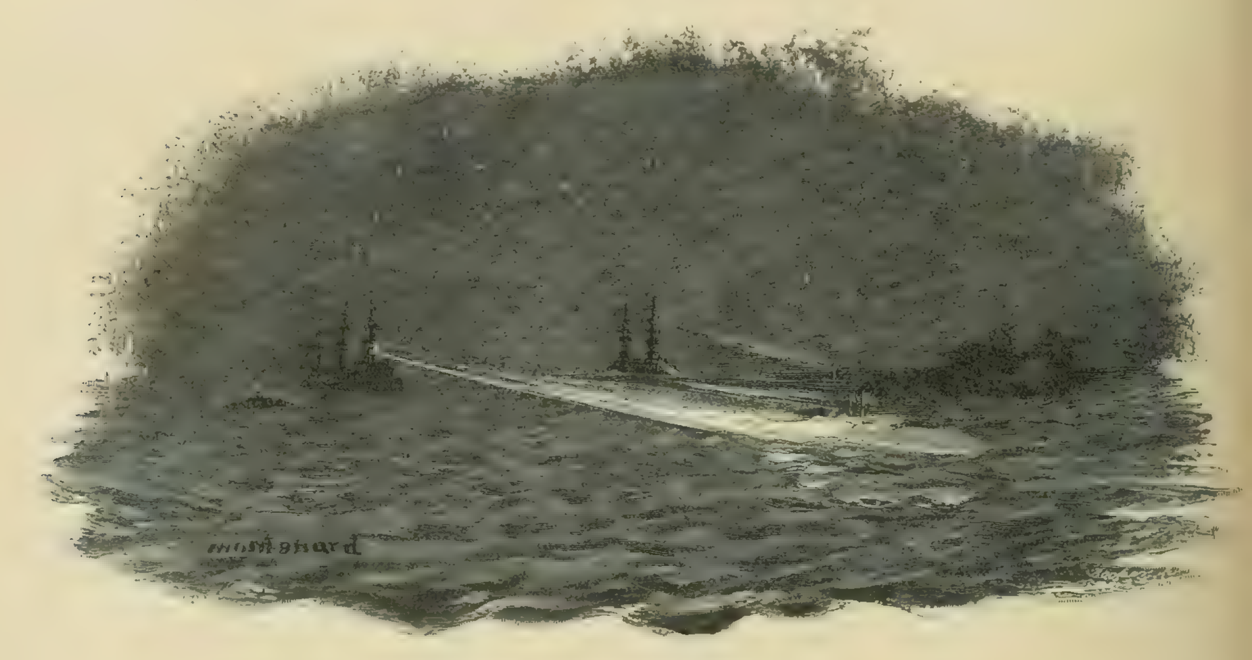
Lors des appareillages et des mouillages, le maître-canonnier est dans la batterie près des chaînes et du cabestan. Il occupe là un poste difficile où il faut du sang-froid, du savoir et du coup d'œil. Rien n'est délicat comme la manœuvre des lourdes chaînes d'ancre : une maladresse, un simple oubli peuvent causer de graves accidents. Quand le navire qui mouille a encore un peu de vitesse, la chaîne file dehors avec une rapidité vertigineuse, il faut beaucoup d'adresse pour savoir l'arrêter à point dans sa course folle. Quand on appareille avec grande brise et grosse mer, que le navire a de forts mouvements de tangage, c'est chose peu commode que de virer au cabestan pour remonter l'ancre à bord. Une grande pratique est nécessaire pour mener à bien ces opérations. Le maître-canonnier, qui assiste l'officier présent, a sa bonne part de responsabilité dans leur succès.

Le maître-torpilleur.

Il est de création récente, comme l'engin de guerre auquel il doit son nom. Son devoir consiste à veiller au bon entretien du matériel complexe mis à sa disposition, depuis la torpille Whitehead et les torpilles portées des canots jusqu'aux piles électriques, aux projecteurs et aux lampes Swann ou Edison. Donc il doit être ferré sur les courants, sur les machines d'induction, sur les *volts* et les *ampères*, sur les coupe-circuits, sur toutes les

applications à la marine que l'électricité comporte. Et elles sont nombreuses.

Le maître-torpilleur est donc le savant du poste des maîtres. Il en a la dignité, la froide réserve et le maintien. Son personnel est peu nombreux, même sur les grands navires : un ou deux seconds-maîtres, trois ou quatre quartiers-maîtres et quelques brevetés le composent. Le clan des torpilleurs constitue, à bord, une petite église qui travaille en silence sans trop se mêler aux profanes, aux ignorants de la grande masse de l'équipage. Son instruction professionnelle



ATTAQUE DE TORPILLEURS DANS LA NUIT.

est excellente. Le vaisseau-école des torpilles produit des sujets fort remarquables. Il est même assez singulier de constater avec quelle facilité on initie des jeunes gens, pour la plupart peu instruits, aux mystères d'une science aussi abstraite que l'électricité. Si les simples brevetés, sortis à peine de l'école, sont très au courant de leur affaire, il va sans dire que les maîtres sont vraiment des praticiens de valeur.

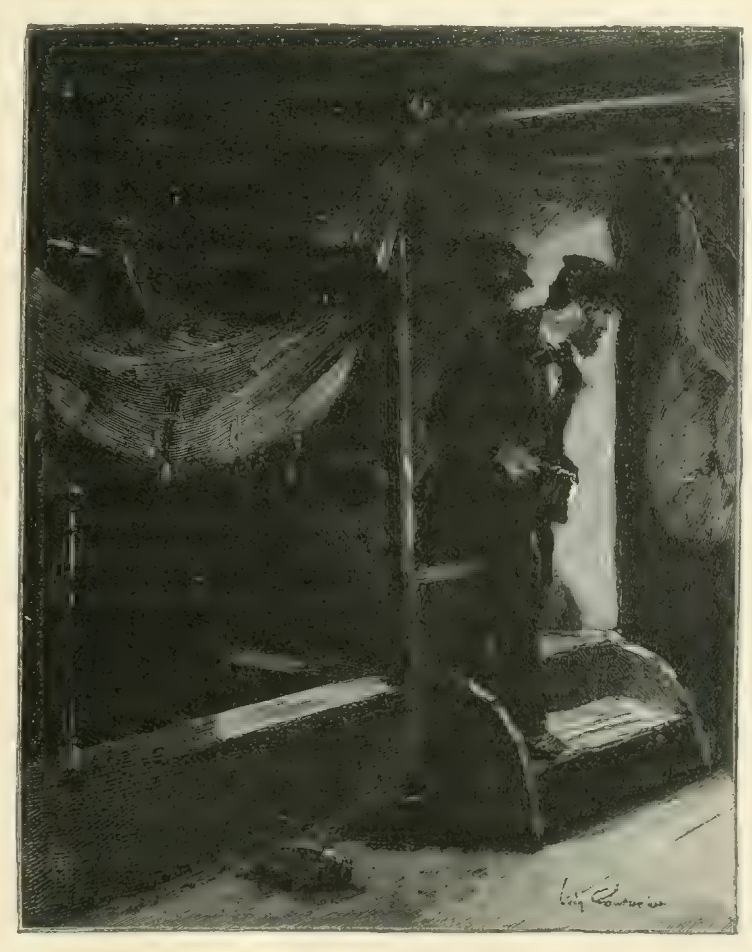
Quand le tableau de service indique qu'il doit y avoir « explosions », les torpilleurs sont en plein travail ; l'équipage au contraire ne voit dans cet exercice qu'une simple distraction. C'est toujours un spectacle curieux que celui d'une explosion de torpille ; l'immense gerbe soulevée dans les airs pour retomber en pluie fine vaut la peine d'être vue, et ceux même qui vingt fois ont assisté à la chose y trouvent un attrait toujours nouveau.

Dans le combat, le maître-torpilleur a son poste près des tubes lance-torpilles.

Si la compagnie de débarquement est envoyée à terre, l'un de ses subordonnés descend aussi avec ce qu'on appelle le « matériel de démolition », qui servirait à détruire des obstacles, à enfoncer des portes, à abattre des murs.

Le maître de mousqueterie ou capitaine d'armes.

Le quatrième rang dans la hiérarchie de la maistrance est occupé par un personnage à deux têtes, comme Janus. Tantôt il opère comme maître de mousqueterie, tantôt comme capitaine d'armes. Il n'a d'ailleurs pas besoin de retourner sa veste, ainsi que faisait maître Jacques, pour être alternativement mousquetaire ou gendarme.



RONDE DE NUIT DU CAPITAINE D'ARMES.

Ses fonctions de maître de mousqueterie le placent directement sous les ordres de l'officier chargé de la compagnie de débarquement et lui donnent autorité directe sur les marins-fusiliers, caporaux d'armes et sergents d'armes. Il suit l'instruction militaire de tout ce personnel de plus en plus nombreux sur les navires modernes, où l'on regarde comme très utile un feu nourri de mousqueterie. Lors du branle-bas de combat il surveille le tir, tout en veillant à la distribution des munitions. Dans le cours ordinaire du service, il assiste aux théories faites aux fusiliers, à leurs exercices, à leurs tirs. Quand la compagnie de débarquement est réunie sur le pont, il est présent ; quand cette compagnie va à terre, il l'accompagne et prend

dans le bataillon formé la place de l'adjudant. Les tambours et clairons sont de son ressort immédiat. Il est chargé de la conservation matérielle de toutes les petites armes : il doit faire entretenir en bon état, par les armuriers, les fusils, mousquetons, pistolets, sabres et haches d'abordage; il doit faire astiquer tous les samedis de chaque semaine les fourniments des marins, ceinturons, gibernes, sacs et musettes.

Il aurait donc, de ce chef, une existence bien pleine et des loisirs restreints. Mais ces occupations ne sont rien auprès de celles qu'il remplit comme capitaine d'armes. A ce titre, toute la discipline du navire repose sur lui; il n'est pas un mouvement intérieur qu'il ne surveille et dont il n'active l'exécution, pas une manœuvre qu'il n'encourage de la voix et du geste; il doit empêcher les bruits, les cris, les disputes, veiller au respect des consignes, assurer le maintien du bon ordre et faire, en un mot, que son navire soit un modèle; il doit être partout, savoir tout, voir tout. C'est sans contredit, après l'officier en second, l'homme le plus important du bord, le plus affairé, le plus actif, le plus remuant, le plus remué. Circulez dans un navire de guerre et vous entendez vingt fois par heure ces lambeaux de dialogue :

« Timonier, appelez-moi le capitaine d'armes.

— Capitaine d'armes, l'officier de quart vous demande.

— Capitaine d'armes, les marchandes accostent.

— Capitaine d'armes, on met les permissionnaires à l'appel.

— Capitaine d'armes, on fait monter tout le monde sur le pont.

— On hisse la chaloupe.

— On arme le canot 2.

— On rappelle aux postes de combat.

— On envoie un malade à l'hôpital.

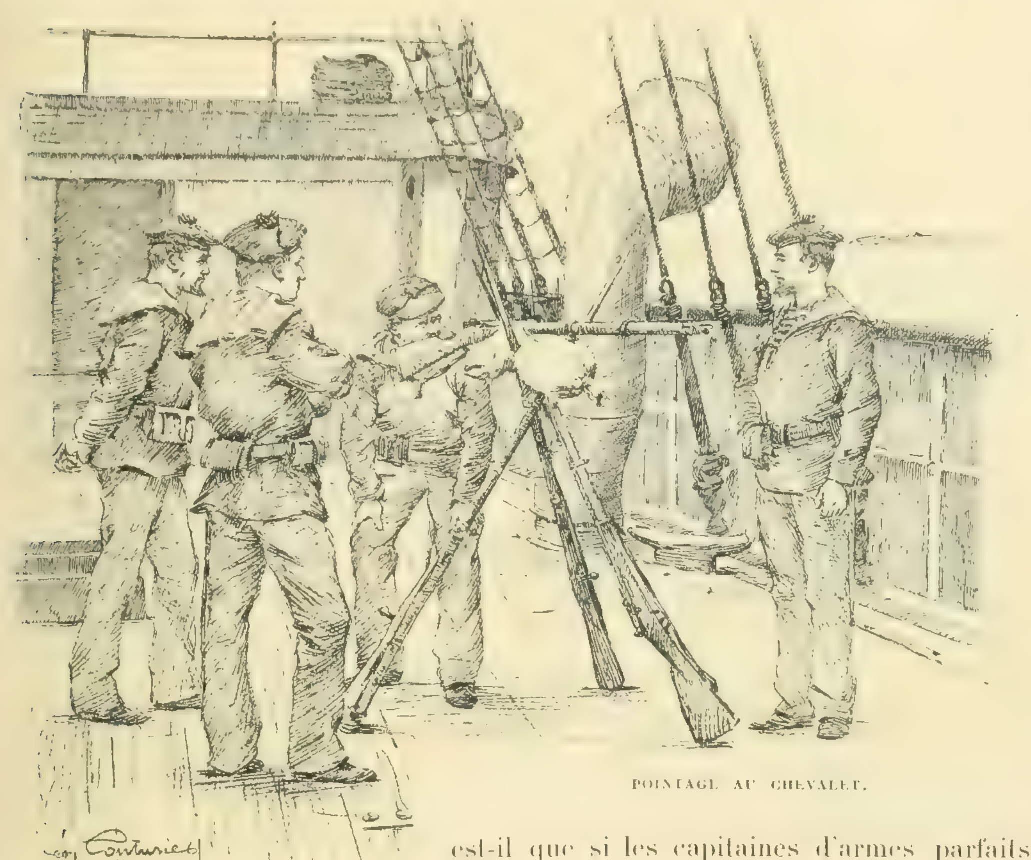
— On fait changer les canotiers de l'amiral.

— Capitaine d'armes, le commandant fait mettre 308 aux fers. »

Et cela est ainsi depuis le branle-bas du matin jusqu'au branle-bas du soir, quand parfois cela ne recommence pas du branle-bas du soir au branle-bas du matin.

Et le capitaine d'armes se rend chez le commandant, — et il va trouver l'officier de quart, — et il assiste à l'arrivée des marchandes, — et il passe l'inspection des permissionnaires, — et il pousse les canotiers 2 dans leur canot, — et il préside à l'inventaire du sac du malade dirigé sur l'hôpital, — et il fait changer les canotiers de l'amiral, — et il fait conduire 308 aux fers.... Et il monte, et il descend, et il va, et il vient, et il appelle, et il pourchasse les autres, et il ne s'arrête jamais... qu'au désarmement du navire!

Quel métier, dira-t-on, et combien difficile! Il n'y paraît guère, car il est presque toujours bien tenu. L'explique qui voudra. Serait-ce que les instincts de policier sont fréquents? Serait-ce que tant d'importance flatte un homme, exalte son zèle et surexcite même son intelligence? Cela se pourrait en vérité. Toujours

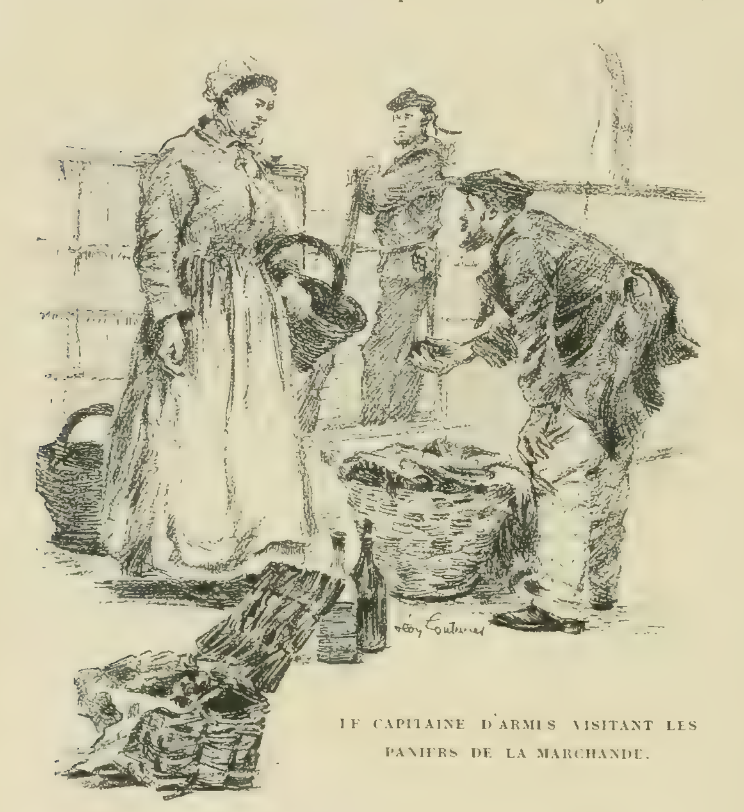


POINTAGE AU CHEVALET.

est-il que si les capitaines d'armes parfaits sont rares (il en existe pourtant), les bons capitaines d'armes sont l'immense majorité et les mauvais la très petite exception.

Dans ses tableaux maritimes, La Landelle a tracé du capitaine d'armes un portrait qui n'a pas vieilli. « Ses attributs immuables, dit-il, sont un calepin, un fanal et une clef. Le calepin est son esprit, son cœur, sa mémoire, son âme entière reliée en cuir de Russie, jadis orangé ou violet, aujourd'hui gras et culotté. Trois ou quatre cents noms lilliputiens, accolés à des numéros et à des abréviations cabalistiques y sont placés dans une foule d'ordres et de catégories différentes; chaque page a son emploi particulier : l'une représente le combat; l'autre est le rôle des plats; une troisième, celui du couchage, etc., et l'on y trouve toujours les mêmes noms permutés, arrangés, combinés suivant des formules réglementaires, plus compliquées mille fois que le binôme

de Newton. Au milieu de ces listes de dénombrement et d'appel dont l'inflexible sous-officier ne se dessaisit ni jour ni nuit, vous remarquerez une peau d'âne qui résume avec exactitude l'incessante activité de son maître. Elle est l'intermédiaire obligé entre la faute et la peine : c'est là que figurent tour à tour pour leur malheur les hôtes du gaillard d'avant. C'est d'après elle que le capitaine d'armes établit le relevé des punitions de la journée ; il la consulte le soir, efface son rapport, mais l'enregistre auparavant en élégante anglaise sur un registre. » Ce registre, qui contient les noms de tous les hommes pris en faute pendant les vingt-quatre heures, est officiellement le cahier de punitions, et, dans le langage courant, le *cahier*, tout court, cahier redouté de l'équipage. Chaque jour, vers quatre heures environ, le capitaine d'armes, muni de ce cahier, se rend chez l'officier en second, pour le lui soumettre. Les diverses autorités du bord, officiers, aspirants, maîtres ou gradés, se bornent en effet à faire inscrire sur le cahier de punition les hommes fautifs ; c'est l'officier en second qui seul fixe la peine, sa nature et sa durée, sur le vu de la mention de la faute inscrite sur le fameux cahier.



LE CAPITAINE D'ARMES VISITANT LES PANIERS DE LA MARCHANDE.

Le second attribut du capitaine d'armes est, d'après La Landelle, un « fanal sourd et portatif, auxiliaire puissant dans les ténébreuses profondeurs du navire où pendant les heures d'obscurité il témoigne de la vigilance de notre Argus. Après le coucher du soleil, le capitaine d'armes ne marche plus sans sa lanterne à écran mobile. On le voit alors passer silencieusement, semblable à un tyran de mélodrame qui pénètre dans un cachot. A son apparition les factionnaires crient : *Qui vive?* il répond à demi-voix : *Ronde de nuit!* fait tourner le cylindre de fer-blanc sur lui-même, se glisse sous les hamacs, surveille, écoute, examine

et ne se couche lui-même que bien certain que rien ne se trame contre l'ordre, la discipline, la sûreté ou la moralité publique. » Quand il a terminé sa ronde, il va en rendre compte à l'officier en second, qu'il tranquillise ainsi sur la bonne tenue de son navire.

Le troisième et dernier attribut du capitaine d'armes est une clef, celle des fers. Il ne la confiera qu'à ses agents subalternes, au sergent de garde ou au caporal de consigne, qui devront la lui rapporter dès qu'ils auront *embroché* un coupable, et qui viendront la lui redemander, au matin, pour *larguer des fers* les hommes ayant achevé leur temps de punition.

Le capitaine d'armes, qui est, comme on l'a vu, fantassin à ses heures, puis gendarme, devient aussi douanier à certains moments. Il fouille les permissionnaires à leur rentrée à bord pour s'assurer qu'ils ne rapportent aucune boisson spiritueuse; il inspecte les paniers des marchandes pour voir s'ils ne contiennent que les denrées permises. Bref, il est toujours en activité, toujours en éveil, sans repos ni trêve.

Malgré son double rôle de policier en chef et d'exécuteur des hautes œuvres, il n'est pas, comme on le pourrait supposer, l'objet de la malédiction publique. Les matelots sont les premiers à reconnaître la nécessité d'une sorte de préfet de police et sont bien aises de savoir à qui se plaindre, si leur linge au sec a disparu des *cartahuts*, si leur provision de tabac a été *soulagée* du caisson. Sans doute ils maugréent contre le capitaine d'armes quand celui-ci les menace du cahier, mais ils ne lui en veulent pas de propos délibéré. Ils le redoutent et le craignent, et s'ils vont parfois jusqu'à l'exécrer c'est que, peut-être, ce personnage très important abuse de son autorité. C'est, en ce cas, affaire au second de ramener son subordonné dans une voie moins rigoureuse, où une juste sévérité s'allie à un peu d'indulgence.

Le maître de timonerie.

Il était jadis le savant du poste, parce qu'il « s'y connaissait sur la carte », qu'il faisait le point, qu'il remuait de temps à autre une *Table de logarithmes*; mais le maître-torpilleur l'a détrôné. Il n'est plus qu'un maître comme les autres. Pourtant on lui conserve dans le langage courant un nom à part : on ne dit jamais de lui le maître, mais le chef de timonerie, ou simplement « le chef ». Il garde d'ailleurs un air de supériorité, il s'exprime bien, il n'est point brouillé à mort avec la grammaire comme son collègue de la manœuvre. Cela tient d'abord à son instruction première : il a, en effet, été choisi comme timonier à son entrée dans la marine, parce qu'il avait

mieux profité des leçons de son instituteur, et qu'il paraissait plus « dégourdi » que ses camarades de levée. Cela tient aussi à sa fréquentation continuelle du gaillard d'arrière, où il vit dans le voisinage des officiers et des aspirants. Son domaine s'étend depuis le mât d'artimon jusqu'à la poupe; il se limite à la dunette; il comprend la roue du gouvernail, les habitacles, les caissons de pavillons, les lochs mécaniques, les appareils de sondage, souvent aussi un petit bureau ouvrant sur le pont où sont rangés en ordre les sabliers, les boussoles ou compas et les autres menus ustensiles nécessaires à la navigation. Le chef n'abandonne donc que rarement les parages du mât d'artimon, ceux-là mêmes que fréquentent le commandant et l'état-major. Il y est obligé à plus de tenue que tel ou tel de ses collègues qui ne quitte pas le gaillard d'avant. Il y prend l'habitude des belles manières et des fleurs de rhétorique. Il y puise même un goût malheureux pour les imparfaits du subjonctif.



A LA ROUE DU GOUVERNAIL.

L'entretien du matériel constitue le premier des devoirs du chef; le service de propreté absorbe une partie de son temps. Il assiste au lavage de l'arrière et au fourbissage de tous les cuivres qui ornent cette région du navire : cuivres des habitacles, cuivres des claires-voies, cuivres des roues de gouvernail, cuivres des rampes qui mènent aux passerelles, tous ces cuivres sont chaque jour huilés, frottés, astiqués avec une constance digne d'un meilleur sort par les acolytes du chef de timonerie. Ce fourbissage, si fréquent et si méticuleux, n'est pas fort utile en lui-même, et quand certains commandants le suppriment en faisant passer des couches de peinture sur les cuivres de leur dunette, on ne saurait trouver une raison sérieuse pour les blâmer. On peut objecter cependant que tout ce qui embellit un navire est un stimulant d'amour-propre pour l'équipage,

et certes les cuivres polis et brillants qui reflètent gaiement les rayons du soleil sont le meilleur ornement des vaisseaux de guerre. Les chefs sont volontiers de l'avis de ces commandants ennemis du fourbissage ; il ne leur plaît qu'à demi d'avoir à faire nettoyer chaque jour d'innombrables mètres carrés de cuivre pour recommencer le lendemain et les jours suivants, jusqu'au désarmement du navire. Ils ont tant fourbi eux-mêmes dans leur jeunesse, tant astiqué d'habitacles ou de montants d'échelles que, sur le tard, ils ne peuvent plus se passionner pour ce genre d'occupation. Il ne faut abuser de rien, même des meilleures choses.

Les signaux de jour et de nuit sont de la compétence du chef. Dans une escadre ce n'est pas là la plus insignifiante partie de ses attributions. Même quand il n'est pas officiellement de quart, il doit circuler au milieu de ses subordonnés et tenir leur ardeur en éveil, soit pour lire instantanément le signal arboré par l'amiral, soit pour hisser rapidement les signaux qu'on ordonne de déferler. Les combinaisons des pavillons avec des flammes ou avec des trapèzes, ce qu'on appelle en langage technique les « caractéristiques », sont nombreuses, et il n'est pas inutile de les remettre souvent en mémoire aux timoniers. C'est le rôle du chef de faire à ses brevetés de fréquentes théories sur cette spécialité plus compliquée, à vrai dire, qu'elle ne paraît au premier abord.



TIMONIERS DE VEILLE.

Le chef doit remettre chaque jour au commandant le point estimé. Cette obligation transforme donc le grand fourbisseur de l'arrière en un calculateur. Tous les chefs ne brillent pas également dans cet exercice ; on en voit pourtant qui sont habiles et qui, poussés par un louable désir d'apprendre, vont au delà du point estimé, et se lancent jusqu'au point observé. Mais c'est pour eux simple affaire de goût, les règlements ne les y obligent pas. Dirai-je que les chefs qui n'ont point de si hautes visées sont souvent les meilleurs? Le service dévolu obligatoirement aux chefs de timonerie est plus que suffisant pour

occuper l'activité d'un homme, et ceux qui se haussent jusqu'à l'astronomie ou la trigonométrie négligent presque forcément quelques-uns de leurs devoirs immédiats.

La tenue des logements du capitaine et des officiers relève aussi du chef, car il est le tapissier du bord : c'est lui qui détient la literie, les meubles, les chaises et les sièges, les portières et tous les accessoires du mobilier. Les lampes sont également de son ressort, et, sous ses ordres, un timonier stylé est employé chaque matin à les « faire », puis chaque soir à les allumer. C'est par ce genre de soins, et aussi par l'obligation de répondre au coup de sonnette des officiers, que le service de la timonerie confine à celui de la domesticité. L'un ne doit pourtant pas se confondre avec l'autre; il y a là une nuance à saisir.

Les attributions du chef n'ont jamais assez d'éclat pour éblouir l'équipage; les matelots ne sont guère frappés de son importance; sa notoriété ne dépasse pas le cercle de ses subordonnés de la timonerie. Il a un rôle de second plan, mais assez difficile. Pour le bien remplir il ne lui suffit pas d'être ponctuel, attentif et méthodique, il faut en outre qu'il ait certaine faculté personnelle, faite d'activité et d'intelligence, qui lui permette de saisir vite les choses, de les exécuter plus rapidement encore, d'être diligent sans trop le laisser voir, de se multiplier sans être encombrant, de prévenir les désirs des commandants, des officiers et des aspirants qui ont sans cesse affaire à lui, et tous avec des exigences différentes.

« Chef, on ne m'a pas prévenu pour le quart.

— Chef, on a laissé éteindre la lampe.

— Chef, on n'a pas armé le canot-major.

— Chef, on n'a pas porté sur le journal le relèvement du phare. »

Il faut qu'il réponde à tout et à tous. Il faut qu'il soit *débrouillard*, suivant l'expression chère aux marins.

Le maître-mécanicien.

Il y a quarante ans, La Landelle disait du maître mécanicien : « A bord d'un navire mixte, on conçoit que le maître d'équipage soit encore fondé à lui disputer la prépondérance, mais à bord d'un de ces magnifiques vapeurs à hélice de 600, 800 ou 900 chevaux qui refoulent aisément vents et marées contraires, le maître aura beau faire il a trouvé son *maître*, hélas ! La voile et la corde sont forcées d'amener pavillon devant la vapeur. Le mécanicien l'emporte. »

Les progrès de l'heure présente ne consacrent plus seulement le succès du mécanicien, mais son colossal triomphe. Disposant de chaudières qui peuvent développer 10000, 12000, 15000 chevaux et même davantage, de machines qui peuvent faire filer plus de 20 ou 21 nœuds à un croiseur, chef d'un personnel qui se monte, sur les grands navires, à 150 ou 160 hommes, il est le personnage le plus important du poste des maîtres.

On a vu combien sa solde est plus élevée que celle de ses collègues; si l'on ajoute à cela qu'il est logé à l'arrière, du côté de l'état-major, que pour devenir officier il n'a pas besoin de passer d'examen, mais seulement d'être proposé par ses chefs, et inscrit sur un tableau d'avancement dressé une fois par an au ministère, on se rendra compte de la situation morale qu'il occupe à bord, situation fort au-dessus de son véritable rang dans la hiérarchie.

LES HAMACS AUX BASTINGAGES.

Son instruction est d'ailleurs bien supérieure à celle de ses commensaux du poste. Il a passé par une École d'arts et métiers, où nul n'est admis sans avoir passé un concours qui exige des connaissances assez variées ; il a ensuite reçu dans les Écoles de mécaniciens de Toulon ou de Brest un enseignement professionnel très étendu. Sa culture intellectuelle est donc assez développée. Il n'est pas jusqu'à son éducation qui ne dépasse beaucoup celle de la maistrance

ordinaire. C'est l'aristocrate de l'avant. Aussi ne recherche-t-il guère la société de ses égaux ; s'il est en bons termes avec eux, il n'en fait point ses camarades ; il se retire dans sa chambre toutes les fois que les besoins journaliers du service ne l'appellent pas dans sa chaufferie ou dans sa machine.

L'embarquement, l'arrimage, la consommation du combustible, l'entretien des organes de la marche, le soin des appareils auxiliaires, leur fonctionnement sont nécessairement de son ressort. Lourde tâche, on le devine, sur les navires modernes, où, en dehors de la machine et des machines motrices, on compte jusqu'à cinquante machines secondaires, telles que pompes, turbines, moteur, dynamo-électriques, ventilateurs, éjecteurs, escarbilleurs, etc., reliées les unes et les autres par des kilomètres de tuyaux munis de robinets, de vannes ou de soupapes. La complication et la complexité des machines diverses entassées sur un navire ont rendu obligatoire l'énorme extension des connaissances demandées à l'examen de premier-maître-mécanicien. Le temps n'est plus où il suffisait, pour satisfaire à cet examen, d'avoir une certaine pratique de la chauffe et des données élémentaires sur la simple machine à balancier. Le résultat de cette élévation des programmes a été d'effaroucher bien des jeunes gens et de les éloigner de la marine. Mais le moyen de confier une chose aussi précieuse qu'une machine de navire à un mécanicien qui ne serait pas absolument ferré sur la mécanique ?

A bord des grands navires, la présence d'un ou de plusieurs mécaniciens principaux rend moins ardu le rôle du premier-maître-mécanicien ; mais celui-ci conserve quand même la *charge*, c'est-à-dire la responsabilité pécuniaire d'un énorme matériel ; l'entretien dépend surtout de lui ; ses supérieurs directs ont plutôt la direction au point de vue technique.

Les maîtres-mécaniciens, qui ont rang de sergent-major et qui vivent avec lui au poste des maîtres, l'assistent dans toutes les fonctions qui lui sont dévolues, mais ils n'ont aucune part de la charge. Leurs attributions sont celles de sous-ordres.

Pour son personnel, le premier-maître est « le patron », vocable qui, à très juste raison, fait bondir les officiers de vaisseau, car il est anti-militaire et ne vise qu'à déplacer l'autorité effective du bord. Les ouvriers mécaniciens, qui sont presque tous des ajusteurs, des forgerons, des serruriers ayant fréquenté pendant plusieurs années, avant leur entrée au service, les ateliers des grandes villes, ont d'ailleurs une façon de prononcer ce qualificatif déplacé avec un accent faubourien et traînard : « l' patron ! » qui ajoute encore à l'exaspération des officiers qui l'entendent.

Les maîtres de profession.

Sous ce terme générique on désigne le charpentier-calfat, le voilier et l'armurier, c'est-à-dire ceux qui exercent à bord une profession manuelle.

Les charpentiers étaient naguère distincts des calfats. Mais on a reconnu que celui dont le métier consistait principalement à découper des bordages de bois devait savoir aussi les mettre en place, c'est-à-dire : 1° les fixer par des chevilles; 2° boucher les insterstices des bordages voisins avec de l'étoupe roulée en cordons, sur laquelle on verse du brai ou du goudron. Ces deux opérations composent en effet tout l'art du calfat : ses outils spéciaux sont le *bec-de-corbin*, instrument de fer en forme d'équerre coupante qui sert à arracher des interstices ou coutures les vieilles étoupes, et les *fers de calfat*, sortes de ciseaux à froid, simples, doubles ou cannelés, dont il use, suivant les cas, pour *tailler* ou pour *travailler*. Travailler, c'est enfoncer l'étoupe nouvelle dans les jointures à coups redoublés de maillet, d'un maillet en bois de frêne cerclé de fer qui *chante*, disent les calfats, mais qui, en réalité, fait le bruit le plus assourdissant, le plus horripilant du monde, lorsque des douzaines d'ouvriers le manient en même temps. Sachez maintenant que n'est pas calfat qui veut : il y a une façon de donner le coup de maillet qui, paraît-il, est un don de la Providence, et ne s'acquiert jamais, même avec de la bonne volonté. On devient amiral, il faut naître calfat. Les habitants de la Seyne, petite ville placée sur les bords de la rade de Toulon, sont, il faut le croire, prédestinés à bien envoyer ce joli coup de maillet, car



CALFATS A L'OUVRAGE.

on ne compte plus le nombre de Seynois devenus sur le tard d'éminents calfats.

Très peu honorée, pas assez pourrait-on dire, la profession de calfat! Si le navire en bois flotte, à qui le doit-on, si ce n'est au calfat. Qu'il néglige d'enfoncer son étoupe, et une voie d'eau se déclare, et peut-être le navire sombre. Mais le métier est salissant, et cette raison seule suffit à le déconsidérer. « Vous manœuvrez comme un calfat! » a été et est encore un très mauvais compliment à faire, presque équivalent à cet autre : « Vous manœuvrez comme un pharmacien! » Certes oui, un calfat est malpropre. Quand il passe le *guipon*, grand pinceau dont les poils sont représentés par des chiffons, et qui sert à étendre le goudron sur les bordages; quand il s'en va dans sa *plate*, le long du bord, pour briquer le cuivre extérieur de la carène, ou pour peindre la coque à la peinture noire; quand il démonte et graisse les pompes et les manches à incendie, il ne saurait avoir ni les mains blanches, ni les vêtements immaculés, ni le bonnet de travail coquettement posé sur l'oreille. Mais que de besognes utiles représentent les taches de ses habits et la saleté de ses mains!

Au jour de l'incendie ou du combat, son rôle deviendra très important, c'est lui qui éteindra ou contribuera largement à éteindre les flammes dévorantes, c'est encore lui qui aveuglera ou fera aveugler la voie d'eau menaçante. On a l'air autour de lui de ne pas le savoir. On ne lui tient aucun compte de ses services. C'est un humble, c'est un obscur, c'est un déshérité : et on le plaisante, et on le ridiculise, et on le chansonne. Ainsi le veut le cœur humain.

Le développement considérable de la construction en fer a quelque peu diminué l'importance du maître-calfat, et, par mesure d'économie, on s'est contenté d'avoir sur les navires un maître-charpentier-calfat, qui réunit les deux spécialités. Ce dernier a donc hérité de toutes les fonctions qui naguère incombaient à son collègue et il fait, en plus, tous les travaux de charpentage nécessaires. Il scie, cloue, ajuste et rabote, il joue de la hache ou de l'herminette pour réparer les bordages moisis, pour refaire un mât rompu, ou une vergue craquée sous l'effort du vent, pour réinstaller une embarcation défoncée dans un choc ou crevée en abordant au rivage. Ce n'est pas une sinécure que la charge de maître-charpentier. Tous les jours, de petites avaries doivent être réparées dès qu'elles sont signalées, et les gros temps donnent lieu bien souvent à des opérations plus sérieuses. Aussi le maître charpentier doit-il être plus et mieux qu'un bon ouvrier : il faut qu'il ait une initiative plus haute que celle d'un simple exécutant. Dans un échouage du navire, dans un accident important, son conseil pratique peut ne pas être indifférent au capitaine.

Par ses soins, toutes choses doivent être maintenues contre le roulis. A mesure que la mer augmente ou que la brise se corse, il multiplie les coins, les clous, les taquets. Et ce n'est pas tout encore : de même que comme calfat il est pompier en chef, ainsi comme charpentier il doit devenir au besoin menuisier, ébéniste, tourneur, etc. Après avoir confectionné un grand mât de perroquet ou mis un lourd bordage à la coque, il aura à installer ou à polir de menus placages d'acajou, il vernira des meubles, il combinera pour la coupée un motif de marqueterie afin d'embellir, de toujours embellir le navire. L'ouvrage ne lui manque jamais. Il a son établi dans une des batteries à l'avant; mais, suivant les cas, il transporte son chantier où cela lui est le plus commode, sur le pont, sur le gaillard d'avant, dans la hune. Son premier devoir est d'être ingénieux, son second d'être expéditif.



CANOT BERTHON EN TOILE REPLIABLE.

Le maître-voilier s'occupe de tout ce qui a trait à la réparation, à l'entretien ou à la confection des objets en toile à voiles : c'est-à-dire les voiles, les tentes pour le soleil, les *tauds*, ainsi qu'on appelle des tentes spéciales aux jours de pluie, les manches à vent ou à air, les capots des panneaux, les hamacs. Par conséquent, des ciseaux, du fil et des aiguilles sont ses instruments de travail. Joignez-y un banc pour coudre plus commodément et des *paumelles* de cuir garnies de fer qu'on adapte à la paume de la main pour pousser l'aiguille dans la toile épaisse.

Le métier de voilier est calme entre tous; il n'expose aux dangers que dans un cas, lorsqu'il s'agit d'aller poser un placard à une voile qui commence à se déchirer sur sa vergue. A part cette occasion, le voilier coule des heures tranquilles; il travaille à l'abri de la pluie, de crainte de mouiller ses toiles; et le maître-voilier, soit qu'il surveille ses hommes ou qu'il couse lui-même, ne succombe pas sous le poids des occupations.

Pour cette raison il est presque toujours choisi comme vaguemestre du bord, ses travaux lui permettant mieux qu'à un autre d'aller à la poste et d'en revenir deux ou trois fois par jour. Dans le combat il se tient au pied du grand mât, et, en cas d'incendie, il sonne la cloche en tocsin.

Le maître-armurier fait tout ce qui concerne son état, ainsi que disent

certaines enseignes populaires : il entretient le petit matériel d'artillerie, graisse les fusils, les revolvers, les sabres d'abordage.

Il appartient, comme ses seconds-maîtres et ses quartiers-maîtres (la hiérarchie ne descendant pas au-dessous), au corps de l'artillerie de marine. Il est simplement prêté par son corps à la flotte, pour naviguer sur les vaisseaux de guerre. Quand il embarque, il troque donc le pantalon à bande rouge, le dolman et le képi de l'artilleur contre le pantalon bleu, la redingote à boutons et la casquette à galon d'or des maîtres-chargés.

Le maître-pilote.

Son nom définit suffisamment son emploi à bord. Il doit indiquer au commandant du navire la route à suivre pour naviguer en vue de nos côtes si tourmentées, si déchirées et, on peut le dire, si dangereuses de l'Océan et de la Manche. Dans la Méditerranée, nos côtes sont si belles, si *saines*, disent les marins d'un mot vraiment pittoresque, que l'on se passe d'un pilote-côtier. Après leur long stage de cinq années sur l'aviso-école l'*Élan*, les pilotes embarquent à bord des navires : leur instruction technique est conduite avec un tel soin que leur savoir est rarement pris en défaut, et qu'un commandant peut s'abandonner à eux presque en toute confiance. Je dis *presque*, puisque la responsabilité du capitaine de navire ne cesse pas, même avec un pilote à bord.

L'un des grands dessins de ce livre représente le pilote accoudé sur l'angle de la passerelle, fouillant au loin l'horizon. Son regard anxieux cherche à découvrir le sommet, le clocher ou la balise dont la vue doit lui servir à faire changer la route. Le ciel s'assombrit, le vent agite au-dessus de sa tête le *pennon*, ce petit drapeau avertisseur de la brise, la mer devient clapoteuse, le mauvais temps menace, il est urgent d'aller gagner un abri près de la terre.... C'est un incident de la vie réelle admirablement pris sur le vif.

Le maître-commis.

Dans la maistrance, le manœuvrier est aimé, le canonnier est respecté, le capitaine d'armes est redouté, le maître-commis est suspecté.

Détenteur de toutes les provisions, remplissant le rôle du dépensier dans un collège, ayant à manipuler tout ce qui sert à la nourriture des hommes, distribuant les rations au moment des repas, il est soupçonné par l'équipage de grappiller sur le pain, de tricher sur le quart de vin ou sur le bol de café. En vain le second exerce-t-il sur les agissements du commis la surveillance la plus

étroite, en vain se mêle-t-il directement du service des vivres, il n'arrive pas à réhabiliter aux yeux des hommes le personnel de la *cambuse*. Tout cambusier, y compris le maître-commis, chef suprême de la cambuse, est accusé de se faire des rentes au détriment de la bonne chère de ses semblables.

Le maître-commis est le gazetier du poste des maîtres. En rade, son service l'oblige à descendre à terre tous les matins pour aller aux vivres. Il y rencontre ses collègues des autres navires et échange avec eux ses impressions de la veille. De retour à bord, il rapporte aux autres maîtres les échos de la terre, leur résume les potins appris sur le quai en attendant le départ du canot, et leur communique le *Petit Marseillais*, le *Petit Brestois* ou le *Réveil Cherbourgeois*. C'est par lui que l'on sait que l'escadre ira le mois suivant faire une tournée en Corse ou en Algérie et qu'elle reviendra à Toulon pour les fêtes de Pâques.... Il tient le renseignement du commis de la *Dévastation*, dont la cousine a une sœur qui connaît la cuisinière de la femme de l'amiral.... Le moyen, après cela, de douter de ce qu'il raconte?



UN PILOTE.

En pays étranger le maître-commis va faire chaque matin sa tournée chez les fournisseurs de pain et de viande. C'est une petite visite quotidienne indispensable. Une poignée de main avec un *ship chandler* (fournisseur de navires) sur le quai de Hong-Kong ou de New-York n'a rien que de flatteur, et cela procure au commis le moyen de faire de la politique internationale. En revenant à bord il sera le premier à pouvoir raconter l'incident du jour et à parler de nos relations plus ou moins tendues avec tel ou tel pays.

Après avoir accompli cette corvée matinale, le commis rentre dans sa chambre où il a toujours quelques *écritures* à faire. Car son rôle le plus évident est celui de tenir compte des dépenses et des recettes de la cambuse : il est avant tout et surtout un comptable. Aussi que de papiers, que d'états, que de registres aux dimensions énormes le pauvre commis est contraint de noircir :

comptabilité journalière, comptabilité hebdomadaire, comptabilité mensuelle, comptabilité trimestrielle, rien ne lui manque. La constante habitude d'écritures et de chiffres donne sur le tard aux maîtres-commis des apparences de bureaucrates. Quand l'âge vient pour eux, quand leurs tempes s'éclaircissent et grisonnent, et que leurs yeux fatigués exigent l'emploi des lunettes, on les prendrait plutôt pour des greffiers de justice de paix que pour des coureurs de mer.

Du moins cette obligation de tenir des comptes ne va pas sans une compensation : elle affranchit le maître-commis des opérations matérielles de la cambuse. Il les surveille de haut sans y prendre une part active. Il dédaigne fièrement le contact de la moque et du bidon. C'est affaire à son second, à son tonnelier, à son distributeur de manipuler la viande, le lard, le pain ou le vin. A eux revient le soin de faire *le coup du pouce*....

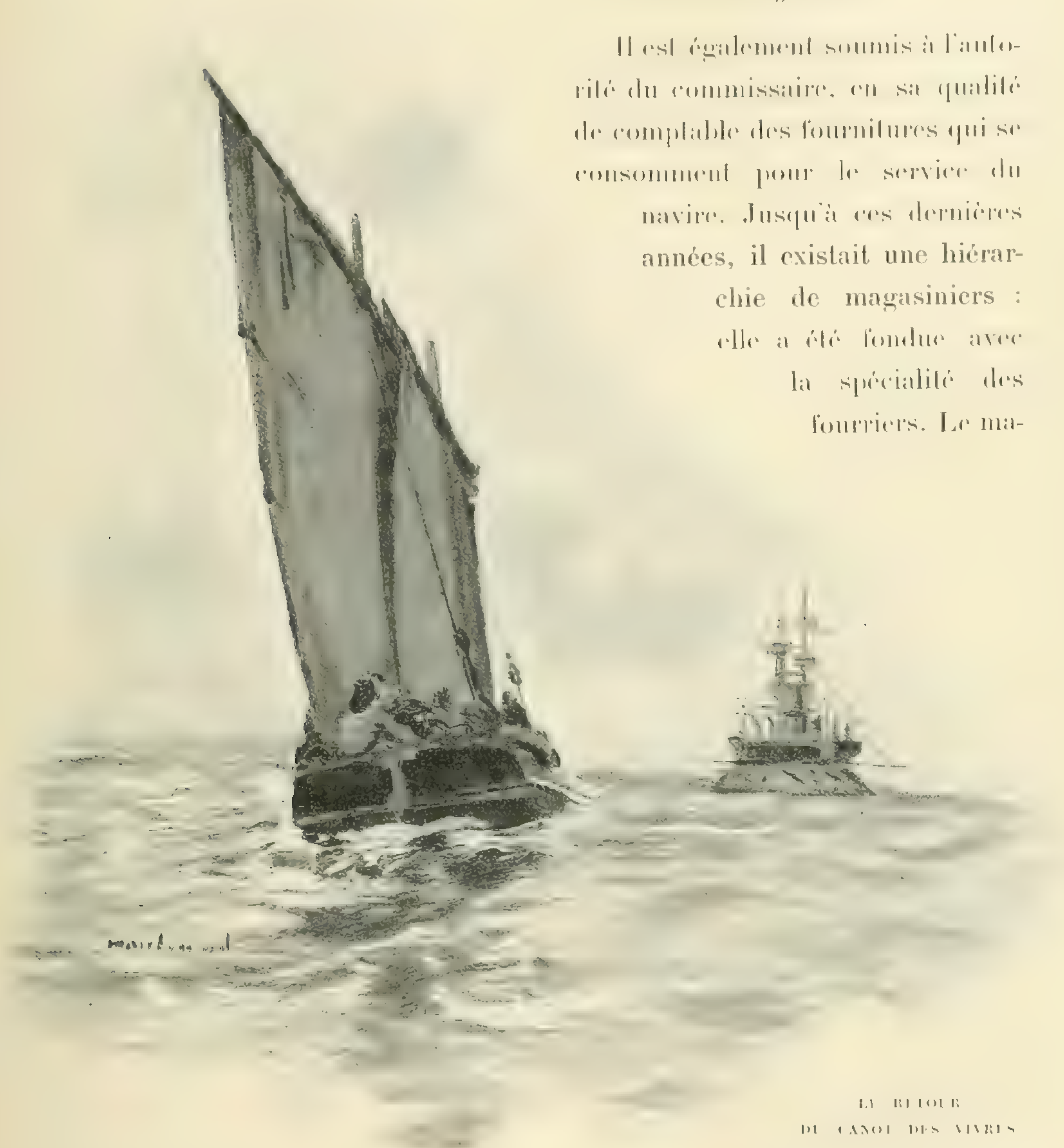
Qu'est-ce donc que le coup du pouce? Un truc imaginé depuis les temps les plus reculés, depuis qu'il existe des maîtres-commis; truc enfantin, banal, mais qui réussit à merveille et que voici : à l'heure de la distribution des rations à l'équipage, tout cambusier se garde bien de tenir par son anse le récipient qu'il doit remplir de vin. Il le tient par le bord, enfonçant dans le vase son pouce, son large pouce. L'espace occupé par ce doigt envahisseur ne l'est pas par le liquide, le matelot y perd ce que l'on pourrait appeler un doigt de vin, mais la cambuse y gagne ce que le matelot perd... et c'est l'essentiel pour le maître-commis. Ce coup *du* pouce répété chaque jour maintes et maintes fois constituera à la longue de notables réserves de vin, dont le grand-maître de la cambuse ne devra compte à personne : un coup *de* pouce dans ses additions et tout « cadrera » dans ses totaux.... Et sa gestion sera déclarée bonne, et le commandant et le second, malgré leur défiance, seront obligés de se montrer satisfaits de ce commis dont les écritures sont si bien tenues, dont les « existants » sont si précis, et ce commis aura de l'avancement, peut-être la croix, et, si Dieu lui prête vie, il atteindra sa retraite, paisible et satisfait, n'ayant plus qu'un rêve, le dernier de tous, celui de devenir conseiller municipal de Toulon ou de Brest. Et il le deviendra, et tout lui sourira dans la vie, car c'est un homme habile!

Étranger au service maritime, le maître-commis n'a de poste déterminé que pour l'incendie et le combat. Alors il est placé dans le faux-pont ou dans la cale au passage des poudres, sous les ordres de son surveillant permanent, l'officier d'administration. Naguère encore les commis n'avaient aucun insigne militaire sur leur tenue, qui n'était, à vrai dire, qu'un moyen de reconnaissance. Ils ont

maintenant un sabre. Quelques méchantes langues — on en rencontre toujours — disent que beaucoup d'entre eux font de ce sabre un grattoir. Mais, encore une fois, ces insinuations malveillantes ne s'appliquent qu'à quelques rares brebis galeuses égarées parmi bon nombre d'honnêtes et braves gens.

Le maître-magasinier.

Il est également soumis à l'autorité du commissaire, en sa qualité de comptable des fournitures qui se consomment pour le service du navire. Jusqu'à ces dernières années, il existait une hiérarchie de magasiniers : elle a été fondue avec la spécialité des fourriers. Le magasinier n'a pas besoin de connaissances spéciales, il doit surtout tenir des comptes, faire des chiffres et des inventaires, un fourrier peut donc très bien suffire à cette besogne.



LE RETOUR
DU CANOT DES VIVRES

Race spéciale que celle des fourriers. Jeunes, ils sont pimpants, élégants, et récoltent, par-ci, par-là, pas mal de succès personnels, qui nuisent fortement à leur assiduité. Vieux, ils sont méthodiques, rangés, méticuleux, ronds-de-cuir en diable, parfois même tatillons et taquins. L'éternel maniement des chiffres leur enlève rapidement toute belle humeur de jeunesse. Des séjours prolongés dans les Dépôts des équipages leur donnent en revanche une certaine allure militaire qui ne leur messied point et qui les distingue totalement des anciens magasiniers d'autrefois.

Durant l'armement, le rôle du maître-magasinier est fort actif : il faut qu'il coure dans les bureaux pour le compte de ses collègues et qu'il entasse dans son *magasin général* tout ce que les règlements veulent qu'on y accumule. C'est une vraie « boutique à treize » que ce magasin situé dans les profondeurs de l'avant, en dessous du poste des maîtres, à plusieurs pieds sous l'eau : on y trouve des clous, des pointes, du fil de fer ou de laiton, des barres d'acier, des barres de cuivre, du feutre, du drap, des aiguilles, du papier, des plumes, du verre, de la bougie, de la craie, du cuir, du savon, etc. A la différence de la boutique à treize, on n'y paye pas argent comptant, mais au moyen d'un *bon* visé par l'officier en second qui décharge le magasinier de ce qu'il a délivré à l'acheteur, c'est-à-dire au maître venu pour se procurer quelque objet nécessaire.

Cet amas de substances diverses donne au magasin un petit parfum aigre et pénétrant qui rappelle l'odeur de « vieux » des drogueries mal tenues. Pourtant le maître-magasinier n'a presque jamais d'autre domicile que ce trou sans air et sans jour, où une bougie brûle sans cesse ; il y couche dans un lit suspendu au plafond, il y fait ses *écritures* qui sont considérables, aussi quelquefois se plaît-il à orner cette tanière, en disposant plus ou moins heureusement sur les murs ou sur les épontilles de soutien quelques objets décoratifs de son énorme bazar. Souvent le magasinier n'occupe pas seul ce domaine : un matelot, son unique subordonné, dénommé gardien du magasin, partage ses pénates. Ce serviteur obscur, mais utile, ne sort presque jamais de son antre, et quand, par extraordinaire, il paraît sur le pont, il étonne ses camarades par son teint blafard de mineur, d'homme vivant loin du soleil.

III. — LES GRADÉS : SECONDS-MAITRES ET QUARTIERS-MAITRES

En décrivant longuement la physionomie particulière de chaque maître, son type original et presque immuable, j'ai pu faire pressentir ce que doivent être les gradés dans chaque spécialité. Les mêmes habitudes, les mêmes

usages, les mêmes manies sont propres au maître et à ses seconds-maîtres. L'âge seul développe davantage certains penchants à telle ou telle tournure d'esprit. Mais les types restent à peu près pareils : les seconds-maîtres de manœuvre ont ainsi même langage imagé, même désinvolture dans la tenue que leur chef immédiat ; les seconds du canonnage, ceux de la timonerie ou de la mousqueterie sont façonnés à l'image de leurs supérieurs. Les seconds-maîtres d'aujourd'hui sont, après tout, les maîtres de demain.

Si les sous-officiers aux galons de sergent n'ont pas de poste séparé, et dressent leur table dans la batterie, s'ils dorment dans des hamacs comme un simple apprenti-marin, ils ne mangent pas la même nourriture que les matelots ; ils reçoivent de l'État 40 centimes par jour à titre de frais de table, ce qui leur permet d'avoir à eux un semblant de gamelle, enfermé dans un coffre *ad hoc*, des verres et des carafes, quelques provisions de bouche. Enfin un marmiton de rencontre, choisi au hasard dans l'équipage, leur fait une sorte de cuisine particulière. Ce mauvais gâte-sauce cumule les fonctions de maître d'hôtel et de maître-queux. Il est d'ailleurs guidé dans ses essais culinaires par le chef de gamelle lui-même, qui ne le perd pas de vue dans la confection de ses plats.



LE SECOND-MAÎTRE DE MANŒUVRE.

Les seconds-maîtres renferment leurs effets dans des armoires placées à l'avant de la batterie et du faux-pont, à la différence du reste de l'équipage, qui se sert d'un gros sac de toile en guise de malle à vêtements.

Les seconds-maîtres mécaniciens, mieux payés que leurs collègues des autres spécialités, sont aussi mieux traités matériellement. Ils ont une chambre commune, à plusieurs lits, garnie d'armoires et de lavabos, qui leur assure une vie plus confortable et en même temps plus isolée de la foule indiscrète des matelots.

Quant aux quartiers-maîtres ou caporaux, ils mangent à la gamelle et sont servis par le *coq* ; ils sont, comme le reste de l'équipage, divisés en *plats*, c'est-à-dire en groupes de huit personnes assises à la même table. Leur physionomie

particulière dépend de leur profession, et dans chaque profession cette physionomie se rapproche de celle du simple matelot, dont il convient de parler à présent.

IV. — LES MATELOTS DES SPÉCIALITÉS

Le gabier n'est plus le roi de l'équipage, comme du temps des vaisseaux à voiles; mais il est resté un serviteur d'élite, courageux, dévoué, solide à l'ouvrage, pas très militaire pourtant, bien que dans le combat il soit armé d'un fusil pour tirailler du haut de la hune sur le pont ennemi, et qu'il figure dans la compagnie de débarquement. On peut être brave sans être militaire et le gabier le prouve en exposant sa vie dix fois par jour : ce qui lui manque le plus, c'est la correction de l'attitude ou de la tenue, c'est le respect inné du principe d'autorité. Il déteste le capitaine d'armes et ses acolytes qui le chicanent sur sa vareuse malpropre et qui, au besoin, le punissent quand il n'est pas dans la tenue prescrite. Il ne saisit même pas le pourquoi de cette chasse faite à son costume. Est-on moins agile dans la mâture parce qu'on ne porte pas la cravate réglementaire ? Est-on moins bon gabier, moins habile à prendre une empointure ? Non, évidemment. Alors pourquoi exiger le port d'une tenue plutôt que d'une autre ? Mystère que le gabier a depuis longtemps renoncé à éclaircir.



CANONNIER EN TENUE DE COMBAT.

Comme son chef de file le maître de manœuvre, il collectionne avec amour le filin et les palans. C'est dans la hune, loin des regards inquisiteurs de la police ordinaire du bord, qu'il amasse ses provisions. Il y joint même souvent, comme *Mon frère Yves*, « ses petites affaires ; un jeu de cartes dans une boîte, du fil et des aiguilles pour coudre, des salades prises la nuit dans les réserves du commandant, et jusqu'à sa perruche, attachée à une patte... ». Aussi voudrait-il demeurer sans cesse dans sa hune, où ne passe pas seulement un air plus vivifiant qu'en bas, mais où souffle encore un peu d'air de liberté. Ce fantaisiste, ennemi du caporalisme, sait déployer au moment voulu la plus belle ardeur, la plus exacte subordination aux ordres reçus. Quand le vent fait rage dans la mâture, quand le navire secoué remue les vergues hautes d'un tremblement rapide et sec, le gabier s'élance sans crainte dans

les haubans pour aller carguer un perroquet ou prendre un ris à un hunier. C'est alors merveille de le voir, indifférent aux dangers, se glisser sur des vergues qui ploient ou sur des mâts qui frémissent. Si dans la tempête, ou dans l'obscurité profonde des nuits, il risque à chaque instant de manquer le pied ou la main, peu lui importe. Il va où on lui a dit d'aller. Son courage est vraiment superbe.



DANS LES HAUBANS.

Le canonnier ne le lui cède en rien comme courage personnel et il a de plus, à un haut degré, l'esprit militaire qui fait défaut au gabier. Il est le marin modèle. Sa tenue correcte, sa belle prestance, son allure martiale ajoutent aux grandes qualités qui le mettent au premier rang de l'équipage. Lui aussi sait monter dans la mâture au plus violent de l'orage, soit qu'il s'agisse de prêter assistance au gabier qui prend un ris, soit qu'il faille étouffer une voile qui bat sur sa vergue en menaçant d'emporter ceux qui s'efforcent de la contenir. Et chaque fois qu'à bord il y aura une manœuvre délicate à faire, un coup hardi à exécuter, on peut être assuré de trouver un canonnier pour cette besogne. Il est l'homme de tous les dévouements.

Le canonnier est, jusqu'à un certain point, le supérieur des autres matelots, puisqu'il est parfois chargé de conduire les huit ou dix hommes de spécialités différentes groupés ensemble sous le nom de *série* et dont il est le *chef*. Son

rôle à bord a donc grande importance : avec un noyau de bons canonniers dans un équipage, la besogne de l'assouplissement des recrues est à moitié faite. En quelques jours ceux-ci se trouvent dégrossis par les chefs de série qui les initient aux petites choses de la vie maritime, aux us et coutumes, aux mots techniques et aux locutions du gaillard d'avant.

L'attachement du canonnier pour les officiers du bord est très grand. Lorsqu'il vient les inviter le 4 décembre à assister à la fête de sainte Barbe, patronne de tous les artilleurs, ce n'est pas pour accomplir un acte de vaine politesse, il est très honoré qu'on prenne part aux repas qu'il donne avec ses camarades et on le vexe quand on s'en abstient.

Le torpilleur, nouveau venu dans la flotte, marche sur les traces du canonnier. Quant au fusilier, il est assurément très militaire, il l'est trop, peut-on dire; il lui manque je ne sais quelle fougue, je ne sais quel entrain pour être vraiment un marin. Il se ressent de son éducation de fantassin, de son stage au bataillon d'apprentis-fusiliers où la vie est celle d'une caserne. Il est raide et empesé. L'équipage, du reste, lui tient rigueur de son emploi qui le place directement sous les ordres du capitaine d'armes, de « cette clique de la capitainerie d'armes », comme disent ceux qui ont souvent maille à partir avec le « cahier » et avec la barre de justice. Un gabier éprouve à l'égard d'un fusilier une défiance semblable à celle qu'il ressent pour un gendarme, ce représentant trop attitré de la loi et de l'état militaire; sans compter qu'un gabier, qui plane sans cesse dans les airs, du grand perroquet au grand cacatois, avec une indépendance absolue de mouvement, n'a qu'un profond mépris pour un pauvre fusilier dont le métier monotone consiste à faire du maniement d'armes sur un rythme cadencé : Une, deux! Une, deux, trois!... Aussi quel nom a-t-il donné à l'exercice du fusil?... Celui de *cabillot*, mot sous lequel on désigne ces morceaux de bois plantés tout droits dans des cercles autour des mâts pour retenir et fixer les cordages.

Le timonier se modèle à l'image de son supérieur direct, le chef de timonerie. Il est plus instruit que le commun du vulgaire, et il le sait, si bien qu'il glisse aisément sur la pente où l'on devient prétentieux. L'équipage lui passe pourtant ce travers, il trouve que pour quelqu'un « qui vit derrière », une certaine allure de gentleman ne messied point; il accepte d'être interpellé par un timonier à la seconde personne du pluriel, car il soupçonne que, « derrière », dans les parages du mât d'artimon, le tutoiement serait regardé comme trivial et grossier. Au demeurant, le timonier est un honnête serviteur, docile et soumis, d'une bonne conduite, pas très zélé, mais poli avec les officiers, attentif à les satisfaire.

Quant aux ouvriers de profession, calfats charpentiers ou voiliers, reportez-vous au portrait de leur maître pour avoir le leur. La physionomie des uns est semblable à celle des autres; tous sont des modestes, des résignés, dont la destinée compte plus de journées obscures que de journées brillantes.

Viennent enfin les mécaniciens. Leur origine d'ouvriers des grandes villes les prédispose à une certaine indiscipline. Les faubourgs des cités industrielles n'ont jamais passé pour des centres où le respect de l'autorité est en grande faveur. En entrant dans la marine, les forgerons, les ajusteurs, les chaudronniers, ne perdent rien de ce qui hante leur cerveau dans la vie civile. Qu'ils deviennent ouvriers-mécaniciens ou ouvriers-chauffeurs, qu'ils aient même la chance d'obtenir dans la suite un grade plus élevé, ils restent des serviteurs peu disciplinés, rétifs à l'autorité du bord, à cette servitude militaire sans laquelle il ne saurait y avoir ni armée ni marine. S'ils appellent leur premier-maître « le patron », en revanche ils s'évertuent à donner du « monsieur » à un officier de vaisseau. Contre cette tendance on s'efforce de réagir, et on y arrive, mais non sans se heurter à de tenaces résistances. Pourtant les mécaniciens sont bien traités et il y aurait, dans les avantages qu'on leur fait, de quoi rendre jaloux leurs compagnons de service : non seulement ils ont une solde plus élevée, mais, de plus, lorsque les feux sont allumés, ils touchent une ration supplémentaire de pain, de vin, de café et d'eau-de-vie. Ce n'est même pas eux qui accomplissent toutes les besognes pénibles du service des machines



MÉCANICIENS EN TENUE DE CHAUFFE.

à vapeur : les soutes à charbon sont desservies par des matelots de pont, et la chauffe, qui demande des hommes de beaucoup de vigueur, est faite en partie par des matelots non mécaniciens.

Ils sont la terreur, la bête noire (c'est le cas de le dire) de l'officier en second, à cause de leur tenue. Avec le métier qu'ils font on ne peut exiger d'eux qu'ils soient toujours revêtus de l'uniforme réglementaire, on leur laisse porter des vêtements spéciaux, dits vêtements de chauffe ; mais ils abusent de la tolérance et se promènent loin de leurs cylindres ou de leurs pistons dans des costumes fantaisistes que l'officier en second a pour devoir de proscrire. Cet officier songe aussi avec effroi à leurs semelles imprégnées d'huile et de poussière de charbon, qui salissent les échelles, maculent le pont, ternissent l'éclat de ce navire soigné avec amour, comme un bijou dans son écrin. Le capitaine d'armes renchérit sur le second et pourchasse la *tribu des pieds noirs*, à laquelle il impose des passages particuliers. C'est entre elle et lui un duel interminable. Mais le mécanicien est un esprit fort qui ne s'en laisse pas imposer facilement. Quelques punitions légères de retranchements de vin ne sont pas pour l'effrayer ; il ne s'émeut que si on le consigne, car il a pour la terre une tendresse qui ne faiblit pas.

S'il est peu militaire, il n'est pas davantage marin, et il demeure, jusqu'au dernier jour de son service, fort étranger à ce qui a trait à la marine. On néglige de lui donner une instruction technique qui ne lui servirait de rien : on se borne à lui inculquer les principes de l'école du soldat et du tir au fusil. Par genre, il reste volontiers ignorant des termes de marine, quitte au contraire à s'en prévaloir à terre où il jure par « Mille sabords ! » comme un vieux loup de mer. Il joue souvent le rôle de *Parisien*, ce matelot loustic indispensable dans les romans et les drames maritimes d'il y a cinquante ans. Au surplus il est souvent Parisien pour de bon, en vertu de son extrait de naissance, et il apporte à bord la note gaie et spirituelle, quoique irrévérencieuse, du gamin de Paris.

Quand il quitte la marine, il a cet avantage de reprendre son ancien métier sans avoir cessé de le pratiquer, et, par suite, il a chance de s'y retrouver un peu plus habile que par le passé. Est-ce la seule raison qui lui rend son départ si léger ? Non sans doute. Au jour de son congédiement, le pauvre garçon a devant lui de riantes perspectives ; l'avenir lui apparaît heureux, il a toutes les illusions de la jeunesse. Il abandonne avec joie « cet affreux service, ce métier de galérien, cette vie de torture », persuadé que tout vaudra mieux que cela, et il s'aperçoit bien vite, hélas ! qu'un peu de servitude militaire ne paraît pas trop dure auprès des misères qu'il faut subir dans le combat pour

l'existence ; il trouve alors que les camarades restés au service, même sous la coupe du capitaine d'armes, ne connaissant ni les chômages, ni les grèves, ni les incertitudes du lendemain, ont peut-être la meilleure part ; aussi voit-on souvent revenir au service l'enfant prodigue, désabusé de la vie d'ouvrier civil.

Tout ce personnel d'origine, de contrées, de mœurs et même de langues si différentes, vit à bord dans une affectueuse camaraderie. Il y a des affinités toutes naturelles entre les matelots de la même spécialité, comme entre ceux du même pays, mais d'une manière générale on peut dire que ces hommes vivent en frères les uns avec les autres. Leur esprit est bon, leur cœur ouvert aux sentiments généreux. Ceux qui chaque jour les voient à l'œuvre, qui savent toutes les ressources qu'on trouve en eux, quels que soient leur grade et leur rang, qu'ils soient gabiers, canonniers ou mécaniciens, ceux-là, dis-je, ne peuvent que rendre hommage à leurs grandes qualités.

V. — LES BOURGEOIS DU BORD

En descendant degré par degré l'échelle hiérarchique du personnel des vaisseaux de guerre, on arrive à rencontrer une classe assez nombreuse de serviteurs, dont les fonctions, pour être modestes et obscures, n'en sont pas moins utiles, indispensables même. Je veux parler des *cambusiers* et des *coqs*, de ceux-là qui sont chargés de faire vivre leurs semblables, en préparant leurs repas de chaque jour. Pourtant on les dédaigne, et l'équipage, sans gratitude envers eux, s'amuse à leurs dépens, les bafoue et les ridiculise.

Pauvres cambusiers ! Quand ils apparaissent sur le pont, sortant de leur cale à vin où ils ont roulé des barriques et arrimé des futailles, le second-maître de l'avant les pourchasse, de peur qu'ils ne ternissent la blancheur des bastingages tandis que les matelots lancent contre eux quelque facétie plus ou moins aimable. Le cambusier n'est-il pas de cette « clique du maître-commis », qui sait si bien augmenter ses propres rations aux dépens de celles de l'équipage ? Aussi, comme on le traite ! Pour un peu on lui ferait sentir qu'il usurpe un privilège en venant respirer le grand air.

Il y a une hiérarchie spéciale dans le personnel des cambusiers. Au-dessous du maître viennent le *second commis*, ayant rang de second maître, et le *quartier-maître commis*, qui l'un et l'autre ont conquis leurs galons par un examen. Ce sont les serviteurs dévoués du maître-commis, les fidèles exécuteurs de ses ordres, les gardiens vigilants de la cambuse. Pourtant le capitaine d'armes a l'œil sur eux, car, n'étant point, comme leur propre chef, comptables des denrées,

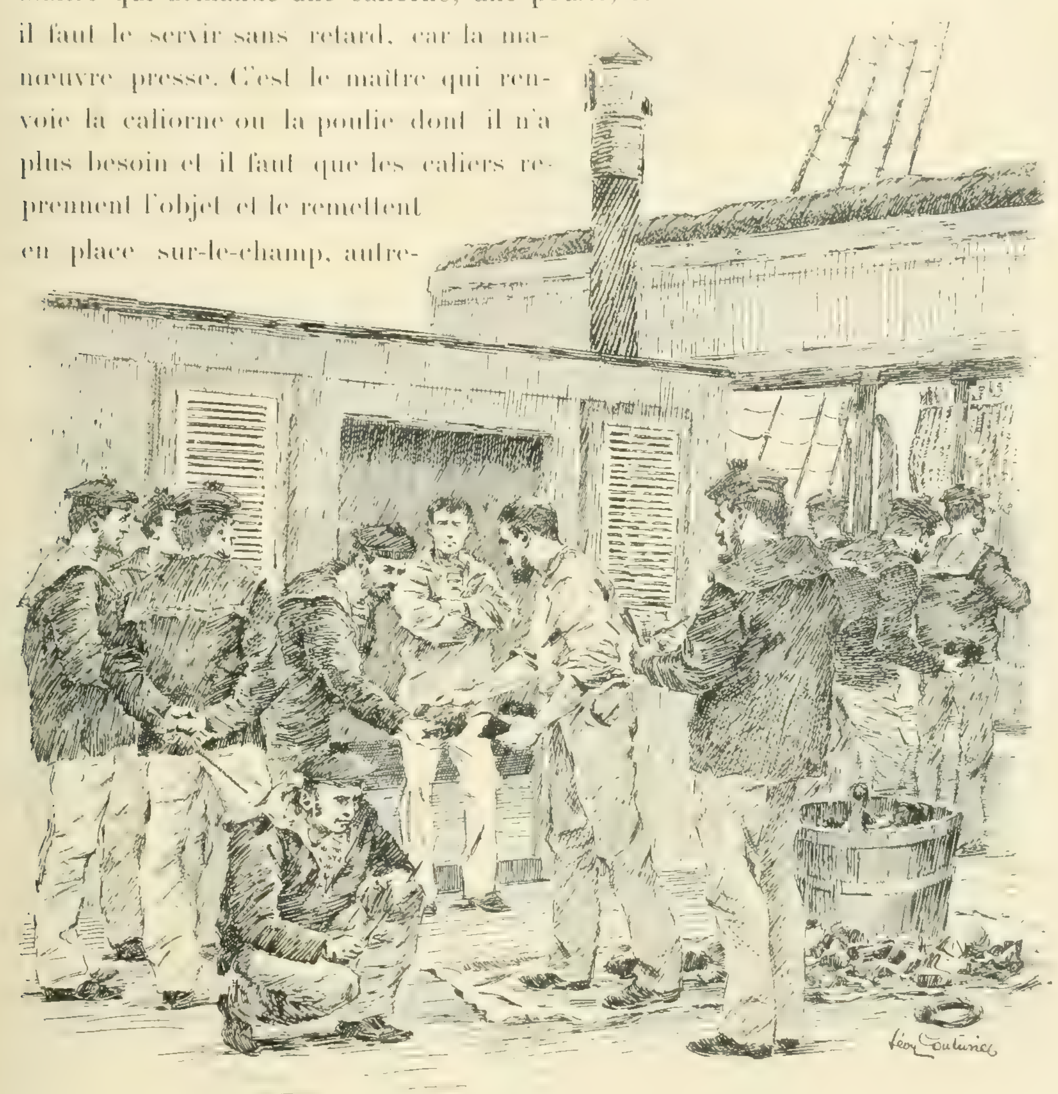
ils pourraient plus facilement glisser en sourdine à quelque ami un quart de vin ou un *boujaron* de tafia. Et le capitaine d'armes ne plaisante pas sur la question des « liquides »!

La surveillance du chef de la police est surtout mise en éveil à l'égard des simples *distributeurs*, qui sont les vrais parias du bord : l'autorité ne les aime pas et l'équipage les met à l'index. Le *tonnelier* est tour à tour ouvrier, distributeur et même boucher. Le *boulanger* est, lui aussi, employé à la cambuse en qualité de distributeur, quand il n'a pas de pain à faire, c'est-à-dire pendant les séjours en rade. Mais à la mer il est à son pétrin ou à son four, et il commence ses travaux longtemps avant que le soleil soit levé. Ses fonctions sont pénibles. Les nécessités du service d'un navire de guerre obligent en effet à reléguer pétrin et four dans les faux-ponts ; l'air y manque, la chaleur y est élevée ; les malheureux boulangers sont loin d'avoir toutes leurs aises. Le pain qu'ils confectionnent se ressent de leur installation défectueuse et les jolis pains dorés aux reflets engageants sont inconnus à bord. Mais la mauvaise qualité du pain n'est pas toujours imputable aux boulangers; la farine dont ils disposent peut aussi leur jouer de vilains tours. Dans les pays chauds et humides, comme sont les pays tropicaux, la farine s'aigrit et s'altère, et, avec elle, les meilleurs ouvriers ne pourraient obtenir que des pains atroces.

Les *caliers* ou gardiens de la cale sont chargés de distribuer l'eau douce, les caisses à eau occupant le fond du navire. Les caliers partagent la même défaveur que leurs voisins de travail, les cambusiers. Les mêmes chasses sont dirigées contre eux quand ils se hasardent sur le pont, et les mêmes plaisanteries leur sont réservées. Leur vie d'isolement dans les mystérieuses et secrètes profondeurs de la cale semble donner à leur physionomie et à leurs habitudes une empreinte d'étrangeté dont la superstition des anciens marins a souvent, dit-on, tiré parti. Autrefois les caliers étaient des personnages à demi cabalistiques, tirant les cartes aux matelots crédules et prédisant, par don de science divinatoire, le calme ou la tempête. Aujourd'hui les temps sont changés, les matelots crédules sont rares et les caliers ne font plus d'astrologie. Ils se contentent de vivre à l'écart de leurs camarades, heureux d'un isolement qui leur laisse une indépendance relative. Ils ne sont pas en effet astreints à tous les mouvements du bord ; leur tenue peut n'être pas strictement régulière. De plus, le capitaine d'armes et ses acolytes font de rares apparitions dans leur domaine. Cela suffit à leur bonheur et cela rend leur poste très envié.

Ces modestes serviteurs dépendent directement du maître de manœuvre, qui donne au plus ancien d'entre eux ou même à un gradé le titre et les fonctions

de *contremaître de cale*. Fournir de l'eau, des palans et autres apparaux, arrimer les poulies, aérer les filins mis en réserve dans les bas fonds du navire, tels sont les devoirs de cette escouade de travailleurs obscurs. A chaque heure du jour on entend le cri : « Ho! de la cale! » suivi d'un coup de sifflet. C'est le maître qui demande une caliorne, une poulie, et il faut le servir sans retard, car la manœuvre presse. C'est le maître qui renvoie la caliorne ou la poulie dont il n'a plus besoin et il faut que les caliers reprennent l'objet et le remettent en place sur-le-champ, autre-



DISTRIBUTION DE LA VIANDE.

ment ils seraient débordés et ne se retrouveraient plus dans les sombres labyrinthes qui sont leur domaine.

On a dit avec raison que la somme des objets embarqués à bord semblerait dix fois trop considérable pour entrer dans les flancs du vaisseau, si on les amoncelait sur le quai voisin. Les caliers sont les magiciens qui accomplissent

ce tour de force. Grâce à eux, tout se case, tout se tasse, tout s'empile, aucun recoin, si petit qu'il soit, n'est perdu. Ils font des prodiges d'adresse ; et pour maintenir cet ordre extrême, ils doivent travailler sans discontinuer. Ils vont et viennent du matin au soir, à la lueur d'une lanterne, circulant le dos voûté sous les étagères à filins, rampant dans des coursives, descendant dans des soutes, se glissant entre les caisses à eau ; la sueur perle à leur front, leurs vêtements sont en lambeaux, rien ne les arrête.

D'où vient que ces laborieux sont à peine considérés ? Seul l'officier en second, qui les voit à l'œuvre, sait ce qu'ils font et ce qu'ils valent ; les autres officiers les connaissent à peine. Il y a là une injustice. Mais les caliers sont philosophes et ne s'en inquiètent guère. Ce n'est point pour acquérir des grades qu'ils demandent à servir dans les mystérieux abîmes de la cale, c'est, je l'ai dit, pour vivre loin du capitaine d'armes, loin de la discipline trop stricte du pont et de la batterie.

Au même rang que les cambusiers et les caliers il faut placer le *maître-coq*, grand prêtre des cérémonies culinaires du bord, assisté d'un ou de deux aides qualifiés de matelots-coqs sur les rôles de l'officier en second et vulgairement appelés marmitons par l'équipage. Que de misères ils endurent, ces pauvres martyrs de la cuisine ! Les hommes les raillent sans discontinuer à cause de leurs fonctions très subalternes, et l'autorité du bord ne cesse de les poursuivre à cause de leurs vêtements tachés de graisse ou de suie, à cause de la propreté parfois douteuse de leurs fourneaux et de leurs ustensiles. La propreté parfaite est difficile à observer dans l'exercice de ce ministère culinaire, et pourtant on a raison de se montrer très exigeant sur ce chapitre. A quelle saleté arriverait-on si on ne talonnait pas à chaque heure du jour le coq et ses substituts !

Tous les commandants s'astreignent à faire, pendant l'inspection du dimanche, une visite minutieuse de la cuisine de l'équipage. On en cite même qui promènent leur main gantée de blanc dans l'intérieur des marmites. Si le gant sort de cette épreuve sans avoir été sali, le coq est félicité et récompensé de son zèle ; mais si le gant se noircit, le tableau change et le coq s'en va le soir coucher aux fers, où il a tout loisir de méditer sur les avantages de la propreté en général et de la sienne en particulier.

Les gens de l'équipage sont assez disposés à se plaindre de la négligence de leur coq et souvent ils réclament sur la mauvaise qualité de la soupe, sur le défaut de cuisson des « fayols ». C'est l'officier de quart qui reçoit ordinairement les réclamations de ce genre, et si la coquerie est prise en faute, il en coûte

En marche à toute vapeur. — Vue prise de la passerelle.



aux pauvres marmitons. Les règlements sont d'ailleurs remplis d'attentions : ils obligent l'officier de quart à goûter les mets préparés pour les matelots.

Quand le coq juge que la soupe a suffisamment bouilli et que le potage collectif peut être offert à l'appétit de ses nombreux convives, il s'adresse au domestique du carré pour obtenir de lui une assiette et un couvert. Il remplit l'assiette et se présente devant son juge. L'officier savoure le précieux breuvage en faisant à celui qui l'a confectionné les observations que lui suggère cette dégustation officielle. Et parfois il se fait servir, par goût, une assiette de cette soupe, qui le change des potages habituels de son propre cuisinier.



LE CALIER.

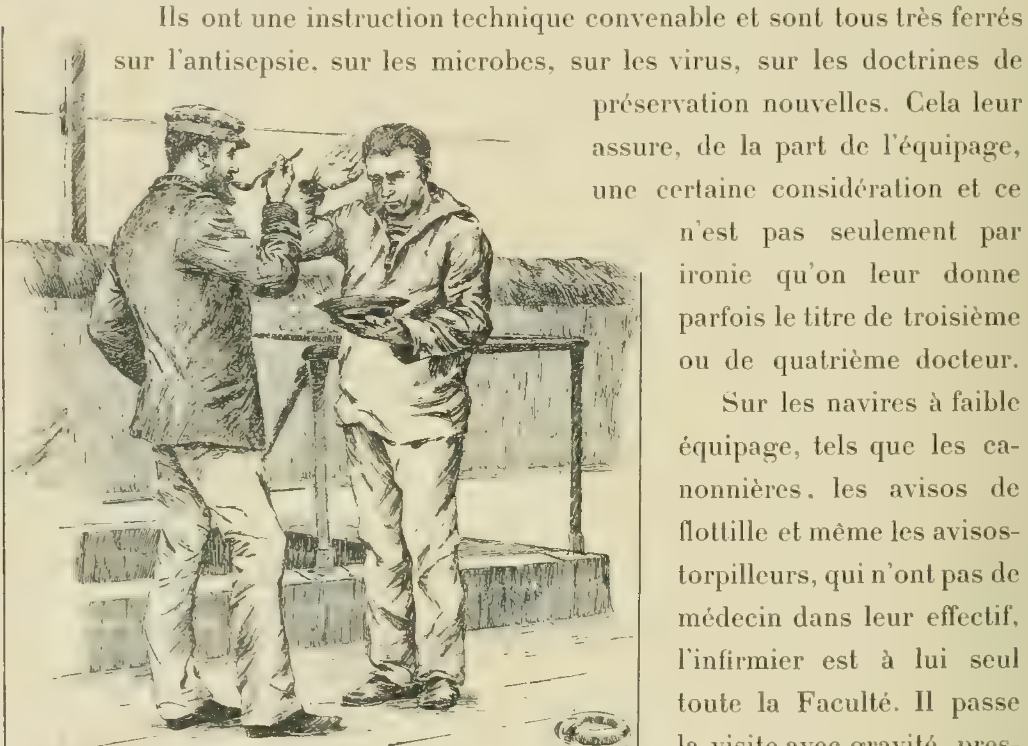
La fatalité qui semble déterminer la vocation de certains individus, la résignation qui est l'état d'âme habituel de bien des gens peuvent seules expliquer comment il se trouve des hommes pour choisir la profession de coq à bord des navires. Ils vivent dans la fumée et dans la graisse, ils se lèvent chaque nuit à des heures invraisemblables pour préparer le café que l'équipage absorbe à cinq heures et demie, ils usent plus de vêtements que tous leurs camarades, ils sont en butte aux quolibets du gaillard d'avant.... Il est vrai qu'ils mangent plus que les autres. Qui sait si, au lieu d'être des résignés, comme je le disais tout à l'heure, ils ne sont pas seulement d'affreux gourmands ?...

L'infirmier est aussi un être à part, qui fraye peu avec ses camarades. Sur les petits bâtiments il est « seul de son plat », comme disent les matelots, ce qui signifie qu'il est seul de sa spécialité et il vit à bord dans un isolement relatif. Sur les grands navires au contraire, on embarque deux infirmiers, dont l'un est du grade de sergent, l'autre de quartier-maître, et ils ont pour les assister un matelot-infirmier. Ce très petit subordonné n'est guère qu'un graisseur d'emplâtres. A lui le soin des besognes rudes et pénibles; ses *chefs* se réservent les opérations savantes, les pansements délicats.

Tous d'ailleurs, il faut le dire à leur louange, sont pleins de zèle, très em-

pressés à soulager les misères physiques de leurs compagnons de navigation. Ils ont choisi cette spécialité par goût naturel, lors de leur arrivée au service. Ils ont fait un stage dans un hôpital de la marine, où ils se sont perfectionnés dans l'art du cataplasme et de la potion calmante. Vivant dans le continuel voisinage des excellentes sœurs hospitalières, ils ont acquis à leur fréquentation des habitudes de dévouement qu'ils ne perdent point en embarquant et qui font d'eux les très précieux auxiliaires des médecins.

Ils ont une instruction technique convenable et sont tous très ferrés sur l'antisepsie, sur les microbes, sur les virus, sur les doctrines de préservation nouvelles. Cela leur assure, de la part de l'équipage, une certaine considération et ce n'est pas seulement par ironie qu'on leur donne parfois le titre de troisième ou de quatrième docteur.



DÉGUSTATION DE LA SOUPE DU COQ.

Sur les navires à faible équipage, tels que les canonnières, les avisos de flottille et même les avisos-torpilleurs, qui n'ont pas de médecin dans leur effectif, l'infirmier est à lui seul toute la Faculté. Il passe la visite avec gravité, prescrit de lui-même les médicaments aux malades et ne réfère que dans les cas très graves au commandant pour obtenir l'assistance d'un vrai médecin diplômé : sa prétention est de s'y connaître en fait de maladies courantes tout aussi bien qu'un autre, et l'ipéca, le sulfate de soude, le bismuth et la limonade tartrique sont généreusement distribués par lui aux patients.

Dans le combat, l'infirmier accompagne naturellement le médecin au poste des blessés, et quand la compagnie de débarquement descend à terre, il suit la troupe, au milieu des brancardiers, portant sur ses épaules un sac avec la croix rouge de Genève pour les premiers secours à donner aux malades ou aux blessés.

La domesticité forme une escouade de bourgeois assez curieuse. A son sommet figure un personnage d'essence supérieure, un monsieur, une puissance : le maître d'hôtel de l'amiral. Il faut ne parler de lui qu'avec réserve. Lui-même. d'ailleurs, pénétré de l'importance de ses fonctions, de sa mission pour mieux dire, ne fraye point avec les domestiques des autres tables. Il a de la race et veut qu'on le sache. Pour ses aides il n'est pas le maître d'hôtel de l'amiral, mais bien M. Christophe ou M. Guillaume. Il n'aime pas à embarquer dans les canots communs aux gens de service; cela le choque et le rabaisse; sa prétention est d'avoir un youyou à ses ordres. Le commandant en second n'est pas de cet avis et pourtant il accorde le youyou en question chaque fois qu'on le lui demande; car il craint des représailles. M. Christophe ou M. Guillaume est la bête noire des aspirants de corvée, parce qu'il ne se gêne nullement pour faire attendre au quai, après l'heure fixée, les canots envoyés à son service. Sûr de l'impunité, M. Christophe abuse de la situation, et l'aspirant, tiraillé entre le respect de sa consigne et la crainte de déplaire à l'amiral en plantant là son domestique, l'aspirant, dis-je, envoie à tous les diables M. Christophe.

Le cuisinier de l'amiral est aussi un personnage, mais moins important et moins encombrant que le maître d'hôtel. Il ne vit pas, comme ce dernier, dans le voisinage immédiat de l'autorité suprême du bord; il ne se croit pas appelé à jouer un rôle. Il est digne, mais non pas solennel.

Les domestiques du commandant, ceux du carré sont plus traitables; encore y a-t-il lieu parfois de les ramener à de meilleurs sentiments. Seul le cuisinier des aspirants est facile à mener. Il a le respect du galon. Il ne tire pas vanité de sa place, il sait bien qu'il ne sert que les plus petits du bord; il est donc souple et malléable. Il est vrai qu'il est jeune, on l'a choisi tel afin de ne pas le payer trop cher. L'expérience lui manque. Elle lui viendra vite, pour peu qu'il continue à naviguer.

Et leurs gages? dira-t-on. Un cuisinier d'aspirants reçoit 70 ou 75 francs; un cuisinier de carré 110 à 125 francs, ainsi qu'un cuisinier de commandant; un cuisinier d'amiral demande 130 ou 140 francs. Un maître d'hôtel de carré ou de commandant touche 100 francs; chez l'amiral, M. Guillaume ou M. Christophe touche davantage, ses gages prennent le nom d'honoraires et il est de plus, comme on l'a vu, couvert de considération. L'État contribue pour 45 francs au règlement des salaires de ces divers *agents civils*, car ils ont à bord, quel que soit leur âge, le rang de quartier-maître et touchent même, de ce fait, après vingt-cinq ans de service une pension de retraite.

La marchande.

Il faut bien parler d'elle, car elle est du bord, elle aussi, et si elle n'est pas inscrite sur le rôle d'équipage tenu par le commissaire, elle mériterait d'y figurer. C'est une engagée volontaire, qui ne demande qu'à servir.

Aussitôt qu'un bâtiment entre en rade, soit au sortir du port, soit au retour d'une longue campagne, on voit une bande de femmes envahir le pont. Toutes tiennent à la main une enveloppe jaunie par le temps, bourrée de papiers. Leur maintien et leur tournure sentent l'humilité. A les voir on devine que ce sont des solliciteuses. Câlines et doucereuses, elles se font insinuantes auprès du capitaine d'armes pour obtenir de lui la faveur très recherchée de venir à bord comme marchandes. Les certificats maculés, ternis, mais soigneusement recollés pour effacer la déchirure des plis, sont sortis de l'enveloppe et exhibés l'un après l'autre avec force protestations d'honnêteté, de loyauté, de nécessité. Quelques-unes des quémandeuses évoquent les souvenirs d'un autre navire où « elles ont connu *monsieur* le capitaine d'armes qui est un homme si comme il faut », et qui sans doute voudra encore se montrer compatissant pour « une pauvre mère de famille dans le besoin ». Elles énumèrent leurs charges, et aucune n'en est privée; car presque toutes sont des veuves de marins, les veuves ayant seules quelque espoir d'être parmi les élues. D'autres, plus fières, se sont munies de lettres de recommandations pour le commandant ou pour le second et elles affectent de vouloir se passer de l'appui du capitaine d'armes. Elles ne veulent traiter qu'avec un officier. Le débat se prolonge pendant plusieurs minutes. Et il est si difficile de reconnaître quelle est la plus intéressante de ces femmes, que beaucoup de commandants donnent l'ordre d'inscrire toutes celles qui se présentent avec des titres convenables, et font ensuite établir entre toutes un roulement de service jour par jour.

Le métier de marchande doit être profitable, car jamais les solliciteuses n'ont manqué, et on assure que certaines personnes des ports, ayant une situation sociale, ne craignent pas, pour grossir leurs revenus, de commanditer des femmes du peuple et de les envoyer vendre à bord pour leur compte.

Les marchandes viennent au moment du dîner de l'équipage, vers dix heures et demie, et restent jusqu'à la fin du souper, soit à cinq heures et demie du soir. Elles vendent toutes sortes de comestibles, des cervelas, du beurre, du fromage, du pain, de la salade de pommes de terre. Mais elles ne se hasardent jamais à introduire dans le bâtiment une goutte de vin et d'eau-de-vie. Elles y perdraient leur place immédiatement, surveillées qu'elles sont par le capitaine

d'armes. A leur arrivée à bord il va secouer, retourner, fouiller les paniers remplis des provisions qu'elles apportent ; il débouche les bouteilles, en examine le contenu et ne donne le permis de vendre que si son examen est satisfaisant.

Tous les petits ustensiles à l'usage des matelots sont aussi vendus par les marchandes : rubans de chapeau, fil, aiguilles, couteaux, étuis, cols de chemise, pipes, brosses, savon, papier à lettres, etc.

Dès leur arrivée, les marchandes disposent leurs marchandises devant elles ainsi qu'elles feraient dans un marché en plein vent. Elles étagent leurs paniers les uns au-dessus des autres, assaisonnent leurs salades, découpent leurs pains, puis s'installent pour la vente, qui est très active pendant le repas. Le repas terminé, tout rentre dans le calme pour elles, elles n'ont plus qu'à tricoter patiemment dans l'attente des chalands. Au bout de peu de jours elles choisiront quelques matelots complaisants qu'elles gratifieront d'une pomme ou d'un hareng saur et qui, en échange, iront leur chercher de l'eau, les aideront surtout à trimbaler leur étalage, ce qui ne sera pas une sinécure, car on les déplace à tous moments ces infortunées marchandes : « En haut ! madame Trotabas ! crie le maître canonnier : il faut dégager la batterie pour l'exercice du canon ! » Et voilà Mme Trotabas qui plie bagages, ramassant en toute hâte fruits, pains, saucissons, et qui va s'installer sur le pont. Puis il faut serrer les voiles, hisser un canot, et Mme Trotabas, expulsée du pont comme naguère de la batterie, colporte de nouveau ses paniers et ses corbeilles dans un autre coin, où elle espère ne pas trop gêner le service du bord.

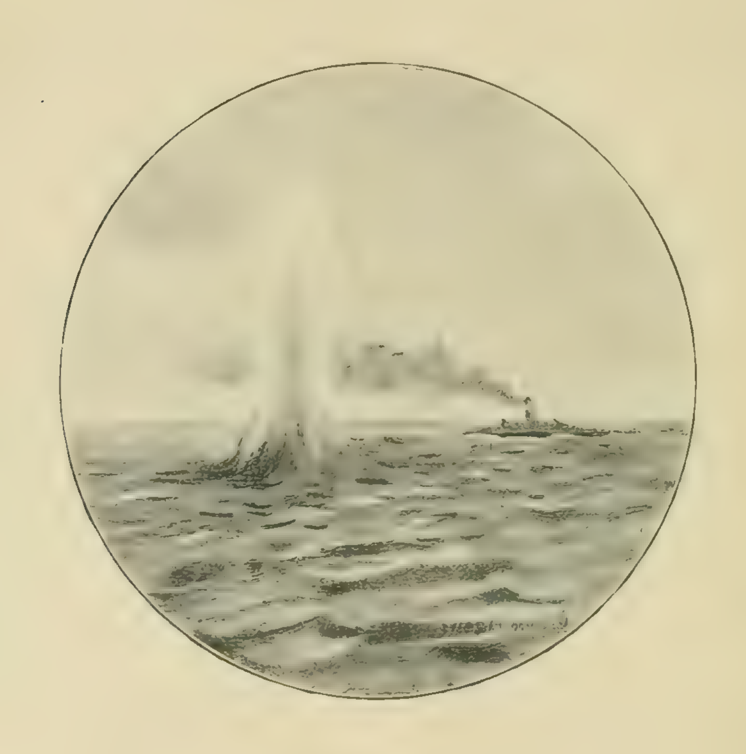


LA MARCHANDE DE BORD.

Les tribulations de la vie du matelot lui sont donc familières. Il n'est pas jusqu'aux « secouées » du canotage qu'elle ne connaisse à fond, car le soir,

à la fin du souper, et quelque temps qu'il fasse, elle doit regagner la terre. Souvent alors il lui arrive d'être rudement ballottée par les vagues dans le petit bateau qui la ramène au port.

La marchande de bord est un type essentiellement maritime. Elle avait sa place marquée dans cette galerie de la marine de guerre.





LA LECTURE DES PUNITIONS AU BRANLE-BAS DU SOIR.

CHAPITRE XVI

LA JOURNÉE A BORD

I. — LE QUART DE QUATRE HEURES A HUIT HEURES DU MATIN



FAUBERT ET BAILLE A LAVAGE.

... Le navire dort à l'ancre dans une rade aux eaux tranquilles, tandis que les dernières ombres de la nuit enveloppent toutes choses. A bord, tout est silencieux. On entend à peine le bruit des pas des quelques hommes de quart qui veillent sur le pont. Calme plein de majesté, presque solennel, au milieu des lourds canons aux volées géantes, et des mâts robustes aux hunes redoutables....

A l'aube naissante, une gaie et claire sonnerie de clairon se fait entendre. C'est la diane, qui annonce le branle-bas, ou le lever de l'équipage. Chacun descend de sa couchette suspendue, se jette en bas de son hamac, de son *branle*, comme on disait dans la très ancienne marine, ce qui donne l'étymo-

logie du mot branle-bas. On s'habille rapidement, on serre son hamac en boudin, avec des lanières plates de toile peinte en noir, on le décroche du plafond, et, le chargeant sur son épaule, on le porte aux bastingages, où des gabiers désignés le reçoivent et le disposent à côté des autres dans un bel arrangement parallèle. Une deuxième sonnerie de clairon retentit au bout de cinq minutes, pour marquer la fin du branle-bas. On se hâte aussitôt d'ouvrir les sabords tout grands pour aérer le bâtiment et pour chasser la buée lourde qui emplit l'étroit dortoir de l'équipage. La journée est commencée. Il est cinq heures.

L'officier de quart commande alors : *Les sifflets!* Tous les gradés de la manœuvre, porteurs de sifflet, se groupent ensemble et se tiennent prêts à exécuter des trilles stridents sur leur instrument d'argent. *Déjeuner!* crie l'officier de quart, et aussitôt les sifflets de répéter ce commandement par une sonnerie spéciale.

Le premier repas se compose de café et d'eau-de-vie, avec du pain ou du biscuit. Pour absorber ce « petit noir » et cette goutte d'eau-de-vie, dénommée *boujaron*, les marins n'ont pas à mettre en place les tables de bois blanc qui seront dressées pour leurs principaux repas et autour desquelles ils viendront se ranger par groupes, ou mieux par *plats*, de huit hommes. Le matin chaque plat s'assoit en rond sur le pont même, autour de la gamelle pleine de café et du bidon plein d'eau-de-vie, et rien n'est pittoresque comme de voir ces petits cercles de matelots, disséminés çà et là, les uns autour du cabestan, les autres près d'un canon ou d'un pied de mât, au hasard des rencontres. C'est l'eau-de-vie, lait du vieillard et du marin, que l'on ingurgite tout d'abord. Elle racle sans doute un peu la gorge au passage, d'où son nom expressif de « rac de cambuse », mais elle ragaillardit et prépare convenablement les voies. Puis on passe au café, où le pain est mis à tremper. Eau-de-vie et café se boivent dans une tasse de fer étamé qui a reçu le nom de *quart*, sa contenance étant le quart d'un litre. Vingt-cinq minutes sont accordées pour le déjeuner, jusqu'au moment où l'officier commande : *Ramassez les plats!* Les gamelles et les bidons sont alors reportés sur leurs étagères. A peine ce rangement est-il achevé que les tambours et clairons battent et sonnent le rappel pour le lavage. Chacun se rend à un endroit déterminé qui est son poste de propreté et il s'y prépare immédiatement à faire sa toilette personnelle, au coup de sifflet : *L'équipage à se laver!*

Vareuses, chemises, tricots, voire pantalons, tombent à l'instant, et, le torse nu, hiver comme été, les matelots s'empressent autour des seaux et des bailles préparés pour eux. Ils se frottent avec ardeur, s'entr'aidant les uns les autres pour se savonner le dos à qui mieux mieux, exhibant sans trop de gène leurs formes plus ou moins académiques. Il y a sans doute, dans le nombre,

quelques timides et quelques frileux qui, au premier abord, n'apprécient que médiocrement cette obligation de se mettre dans un costume aussi primitif, mais à la longue ils s'y habituent, et, au besoin, on les y contraint. La propreté extrême n'est-elle pas, en effet, la première condition de santé pour des hommes vivant en agglomération dans un espace très restreint?

Ces ablutions corporelles terminées, l'heure vient de passer à la toilette du bâtiment, c'est-à-dire à son lavage à grande eau, ainsi que cela se fait chaque jour dans toutes les marines. Défense est faite d'avoir des souliers pendant le lavage; le pantalon doit être retroussé pour laisser le mollet entièrement nu, et cela pendant les mois d'été comme pendant les mois d'hiver, sous le soleil ardent du Sénégal comme sous les brumes glacées de Terre-Neuve. Ne criez pas à la barbarie ou à la cruauté, vous n'en avez plus le droit, depuis que certain prêtre allemand, l'abbé Kneipp, vous a prouvé victorieusement qu'à se tremper chaque matin les pieds dans l'eau, durant une heure ou deux, on se guérit d'abord de tous les maux présents, et l'on se préserve ensuite contre tous les maux à venir. Songez même que les matelots, courant pieds nus pendant le lavage, se trempent non dans une eau banale de rivière ou d'étang, mais dans de l'eau salée, dans de la fortifiante eau de mer!



AU POSTE DE LAVAGE

Aussi, interrogez les statistiques et vous verrez que les matelots sont moins sujets que les soldats aux refroidissements, qu'ils n'ont jamais de rhumes, jamais de bronchites, malgré leur régime mouillé, malgré leur costume spécial qui leur laisse le cou totalement découvert....

Donc les voilà jambes nues. Des pompes vomissent ici et là d'énormes jets d'eau, elles alimentent de vastes bailles, dans lesquelles des « porteurs d'eau », armés de deux seaux, viennent puiser sans cesse. Mais ce n'est pas à de simples matelots qu'est échu le soin d'arroser le pont. Il y a tout un art pour lancer un seau d'eau de mer en vue du lavage. Il faut développer la nappe liquide sur toute la largeur du bâtiment par un circulaire mouvement de bras que, seuls, des initiés de longue date arrivent à exécuter avec adresse. Les porteurs d'eau se bornent à remettre leur provision à tel ou tel gradé, praticien consommé, qui se charge d'*envoyer* le seau d'eau. Alors, des rangées de trois, quatre, cinq ou

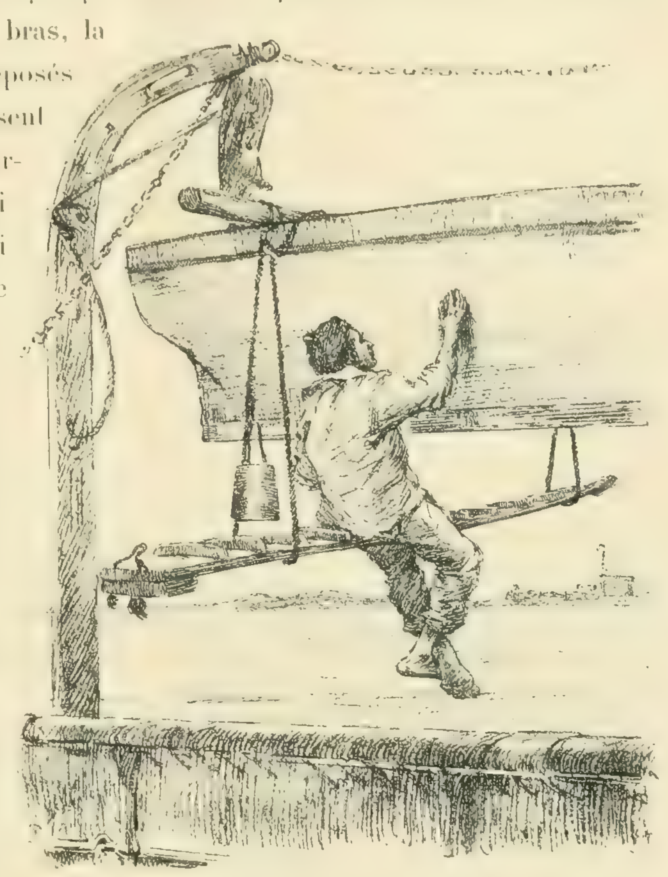
six marins s'alignent, le corps plié sur de courts balais sans manche, faits de genêt, d'osier ou de bastin; ils s'avancent à petits pas, faisant mouvoir ensemble et dans un balancement cadencé leurs poignées de verges, qui vont et viennent sur toute la surface et font disparaître les plus légères traces de saleté. Ce n'est point assez pourtant; au moins une fois par semaine, on emploie un moyen plus énergique pour obtenir cette éclatante propreté des ponts, qui est l'orgueil des marins. On frotte ce pont avec une brique blanche, assez friable, qui râpe les virures du sapin, enlève les taches résistantes et donne aux bordages un degré de blancheur tout à fait remarquable. C'est ce qu'on nomme le *briquage*. On *brique* toujours le samedi, pour l'inspection du dimanche; on brique aussi chaque fois qu'on a fait à bord quelque travail salissant, tel, par exemple, qu'un embarquement de vivres, de matériel ou de charbon de terre.

Vers six heures l'officier de quart fait armer les premières embarcations qui doivent communiquer avec la terre pour y chercher ce qui est utile à la vie ordinaire du bord. A cette heure matinale on expédie toujours deux canots : l'un, le *canot des vivres*, va prendre à terre la viande de bœuf et le pain nécessaires à la subsistance de l'équipage; l'autre va conduire les cuisiniers des différentes tables au marché, on le nomme la *poste aux choux*. Dans l'un ou l'autre de ces canots embarquent les différents gradés que le service appelle à terre : c'est le vaguemestre allant chercher son premier courrier, c'est un maître ayant affaire dans le port avec quelque chef d'atelier ou garde-magasin, c'est le chet de gamelle du poste des maîtres ou de la table des seconds-maîtres allant surveiller, dans l'intérêt commun, les achats de son cuisinier, etc. Si le navire doit se munir de quelques approvisionnements importants, en poudres, en projectiles, en rechanges de toutes sortes, en vivres de campagne, tels que farine, vin, biscuit, salaisons, viandes de conserve, il est d'usage d'armer à ce même moment le canot ou la chaloupe qui doit conduire à terre les hommes de corvée nécessaires. Il y a donc, à la première heure du jour, un assez grand mouvement dans le navire; bien que le second ait donné la veille, au rapport des maîtres, les ordres généraux relatifs à ces canots, il arrive souvent qu'il doive ajouter encore à ce qu'il a prescrit, et c'est là une des raisons qui l'obligent à être sur pied de grand matin, en même temps que tout l'équipage.

Cependant la toilette du vaisseau est loin d'être terminée. Les tambours viennent de faire le roulement du *fourbissage*, les pompes s'arrêtent, on essuie, on *essarde* le pont à l'aide des *fauberts*, qui sont de gros paquets de cordages détordus, faisant assez bien l'office d'éponges. Les matelots, laissant là les ustensiles de lavage, se rendent les uns à un canon, les autres à un pied de mât,

ou à une rampe d'escalier, ou à un treillage de claire-voie. Le pont est blanc, propre, pomponné ; au tour du fer, du cuivre et de l'acier, maintenant.

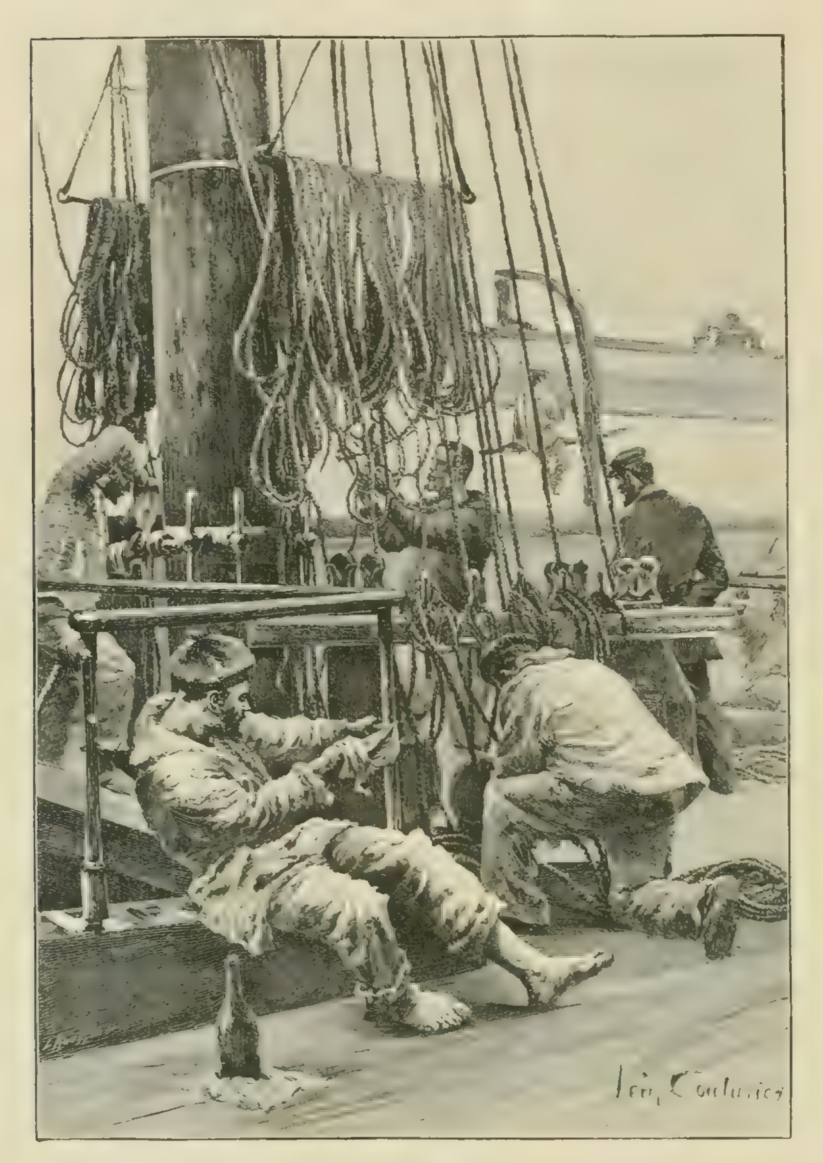
Astiquer et frotter sont les deux termes de cette occupation du fourbissage qui donne à toutes les pièces de métal garnissant le bord un poli incomparable, presque éblouissant. Le tripoli, le blanc d'Espagne, des chiffons imprégnés d'huile sont tour à tour employés par les marins pour faire briller le cuivre ou le fer. Sous l'effort de leurs bras, la rouille et le vert-de-gris, déposés pendant la nuit, disparaissent rapidement. Le moindre morceau de métal devient aussi net que du verre, aussi poli qu'un miroir. Combien de cuisinières, habiles pourtant à « faire leurs cuivres », seraient jalouses du savoir des matelots en matière de fourbissage. De si beaux résultats demandent, pour être atteints, beaucoup de constance : si l'on veut réussir il faut astiquer et frotter longtemps, il faut ne pas ménager l'*huile de bras*, comme on dit sur le gaillard d'avant.



NETTOYAGE DU CANOT.

Les canonniers sont les rois du fourbissage. Ils en ont fait un art véritable et leurs canons, avec leurs accessoires, jettent un éclat tout à fait surprenant. Pour arriver à ce résultat ils ont introduit cent raffinements divers : ils brunissent au polissoir tout l'acier mis à leur usage, boucles, manivelles, leviers de pointage, poulies, taquets, etc. ; comme le brillant obtenu ne les satisfait pas encore, ils emploient des gourmettes d'acier, dont ils passent et repassent maintes et maintes fois les anneaux mobiles sur la pièce à fourbir. C'est merveille de voir ce qu'ils font ainsi, et quiconque est monté à bord d'un navire de guerre a été frappé de la tenue des postes à canons, dans les tourelles ou dans les batteries. Les timoniers ne leur cèdent en rien; eux aussi

savent donner aux cuivres de l'arrière les reflets étincelants. Les gabiers ont eu quelque peine à suivre cet exemple. Pendant longtemps ils sont demeurés rebelles à cette simple besogne d'astiquage, qu'ils dédaignaient sans doute. Mais ils se sont piqués au jeu, depuis quelques années, depuis que leurs mâtures sont devenues des appareils militaires, et, comme les canonniers, ils manient la gourmette et le brunissoir avec ardeur et dextérité.



LE FOURBISSAGE.

Il y a, je l'ai dit, quelques officiers qui en veulent au fourbissage. Ils lui reprochent de prendre chaque jour un temps considérable, ils l'accusent d'être sale et salissant, d'abord parce qu'il consiste à barbouiller d'huile ce qu'on veut faire reluire, ensuite parce qu'il oblige les matelots à conserver dans quelques coins cachés du bord des réserves d'huile, des boîtes de fer-blanc remplies de chiffons huileux, de *bouchons gras*, comme on dit en langage nautique. Ces farouches ennemis du fourbissage font brutalement recouvrir de peinture tout ce qui est *mis à clair* sur d'autres navires. Ont-ils vraiment raison d'agir ainsi? Ils savent bien que les cuivres brillants, les aciers polis,

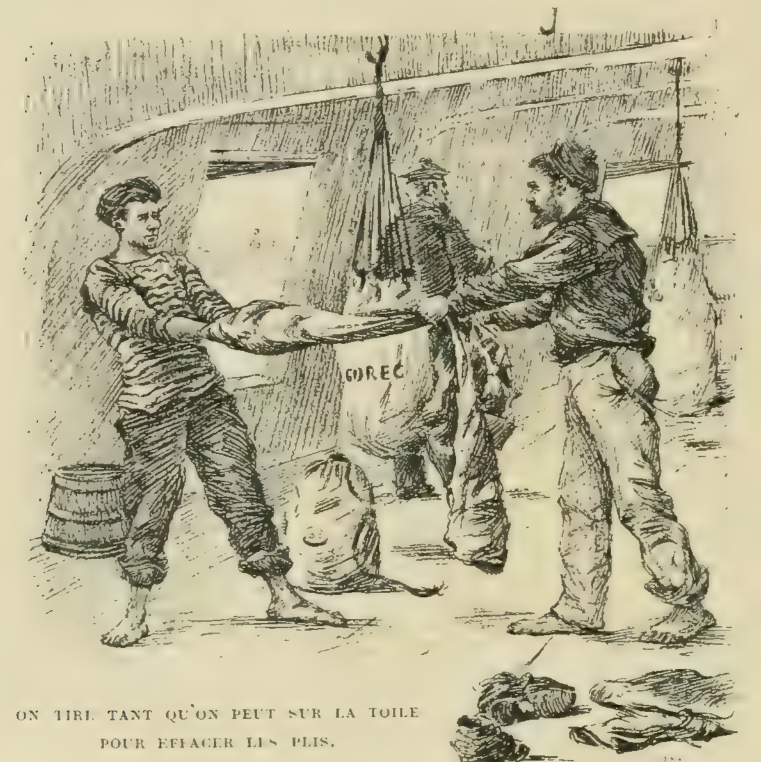
reflétant les rayons du soleil sont la gaieté d'un bâtiment de guerre. Ils n'ignorent pas que l'œil est séduit par ces éclats métalliques qui tranchent sur la blancheur des ponts, qui scintillent au milieu de teintes plus sévères. Mais ils jugent inutile cette coquetterie traditionnelle et ils la proscrivent des vaisseaux qu'ils commandent. Pourquoi bannir la coquetterie? Les officiers de l'ancien temps s'en allaient faire la guerre en habits de gala, avec des jabots et des manchettes de la plus fine dentelle, étaient-ils donc moins braves pour cela ? Et d'ailleurs, qu'on y songe : rien ne doit être négligé de ce qui peut attacher le matelot à son navire, or c'est une façon d'apprendre à aimer sa maison flottante que de s'évertuer chaque jour à la rendre plus coquette, plus élégante, plus brillante, « plus faraude ».

Il est de règle qu'à huit heures, au moment des couleurs, la *propreté* soit achevée. Exception est faite le lundi et le vendredi, jours où la toilette du navire est retardée pour cause de lavage du linge. Cette lessive semi-hebdomadaire commence aussitôt après le déjeuner et dure une heure un quart. Chaque homme se munit pendant le premier repas de tous les vêtements qu'il a salis, chemises, tricots, pantalons, vareuses, et lorsque le commandement *à laver le linge* se fait entendre il va se placer auprès de la baille pleine d'eau douce, qui revient à sa série. A genoux sur le pont même, qui lui sert de planche à laver, il frotte au savon son linge sale, le trempe dans la baille, l'égoutte et le tord, puis va le suspendre à de longues cordes, dites cartahus de linge, qui courent de l'avant à l'arrière du navire pour recevoir le linge au sec. Quand la lessive est terminée, que chacun à mis ses *morceaux* de linge sur les cartahus, on passe au nettoyage du navire, comme un jour ordinaire.

II. — LES QUARTS DE JOUR

Après la sonnerie de la *berloque* qui annonce la fin du fourbissage, l'officier de quart envoie une bordée prendre la tenue prescrite. Le maître siffle et proclame à son tour cette tenue : *telle bordée à se changer en gris, chapeau de paille... en bleu, bonnet de travail*, etc. Aussitôt les échelles craquent, le bruit des pas de la moitié de l'équipage couvre la voix des gradés de la capitainerie d'armes qui répètent la tenue, les hommes descendent en avalanche par les écoutilles et se hâtent d'arriver aux caissons qui renferment les sacs. Quinze minutes leur sont accordées pour ce changement de costume. Les sacs sont suspendus pendant ce temps aux crochets qui garnissent les poutres des batteries et l'on puise dedans, pour en retirer les costumes propres destinés à remplacer les vêtements plus ou moins fatigués, endossés la veille au soir à l'ap-

proche de la nuit. On s'entr'aide mutuellement dans cette toilette rapide. On charge un camarade d'étaler avec grâce sur les épaules le col bleu de la chemise, par-dessus le col de la chemise de laine ou de la vareuse. S'agit-il de mettre un pantalon de toile grise ou blanche, il faut le repasser, et, pour cela, point n'est besoin de fer; on prend à pleines mains la ceinture du pantalon, on passe à un voisin le bas des jambes, qu'il saisit, lui aussi, à pleines mains, et l'on tire tant qu'on peut sur la toile complaisante, afin d'effacer tous les plis malencontreux qui se sont formés dans le sac.



ON TIRE TANT QU'ON PEUT SUR LA TOILE
POUR EFFACER LES PLIS.

La seconde bordée succède immédiatement à la première pour aller se mettre en tenue de jour; et quelques instants après, à neuf heures, une sonnerie de clairons et de tambours, au pied du grand mât, annonce l'inspection.

L'équipage vient alors s'aligner sur le pont, par moitié de chaque bord. On procède à l'appel. L'aumônier, ou, à son défaut, un timonier désigné, récite la prière, que chacun écoute chapeau bas. Dès qu'elle est terminée, les officiers chefs des *compagnies* (c'est-à-dire des unités administratives qui fractionnent l'équipage en deux ou quatre groupes égaux) passent une revue minutieuse de leurs hommes, complimentant ceux qui ont la meilleure tenue, punissant ceux qui sont trop négligés, signalant les vêtements tachés ou déchirés, les cheveux trop longs, faisant enfin les mille remarques nécessaires pour assurer aux marins la correcte apparence d'hommes disciplinés et militaires. Le commandant ou le second circule pendant ce temps à travers le navire, descendant jusque dans ses profondeurs, allant dans ses recoins les plus obscurs, pour veiller à ce que l'ordre indispensable soit observé scrupuleusement. Le dimanche, l'inspection est plus solennelle : l'état-major est en épaulettes et armes, ainsi que

les premiers maîtres, l'équipage est en grande tenue, et quand le commandant a fini sa visite du navire, il passe l'inspection du personnel. C'est ce qu'on nomme l'inspection n° 3. Dans l'inspection n° 1, l'équipage est réparti en armes à ses postes de combat, les servants sont alignés près de leurs pièces, les hommes de la mousqueterie des hunes et des gaillards sont auprès de leurs canons-revolvers, les hommes des passages des poudres et munitions sont rangés près des soutes qu'ils sont appelés à desservir ; c'est là que le commandant les inspecte et se rend compte qu'ils connaissent bien leur rôle particulier en cas de combat. L'inspection n° 2 rassemble la compagnie de débarquement, ainsi que l'armement des petits canons de montagne qui servent à appuyer les descentes à terre. L'inspection n° 4 est celle des embarcations; elle consiste en un défilé de la chaloupe, des canots, des baleinières, des youyous, même des canots en toile repliable, dits canots Berthon, qui, d'abord réservés aux torpilleurs, ont été mis ensuite à bord des grands navires.



ON ÉTALE AVEC GRÂCE LE COL BLEU DE LA CHEMISE.

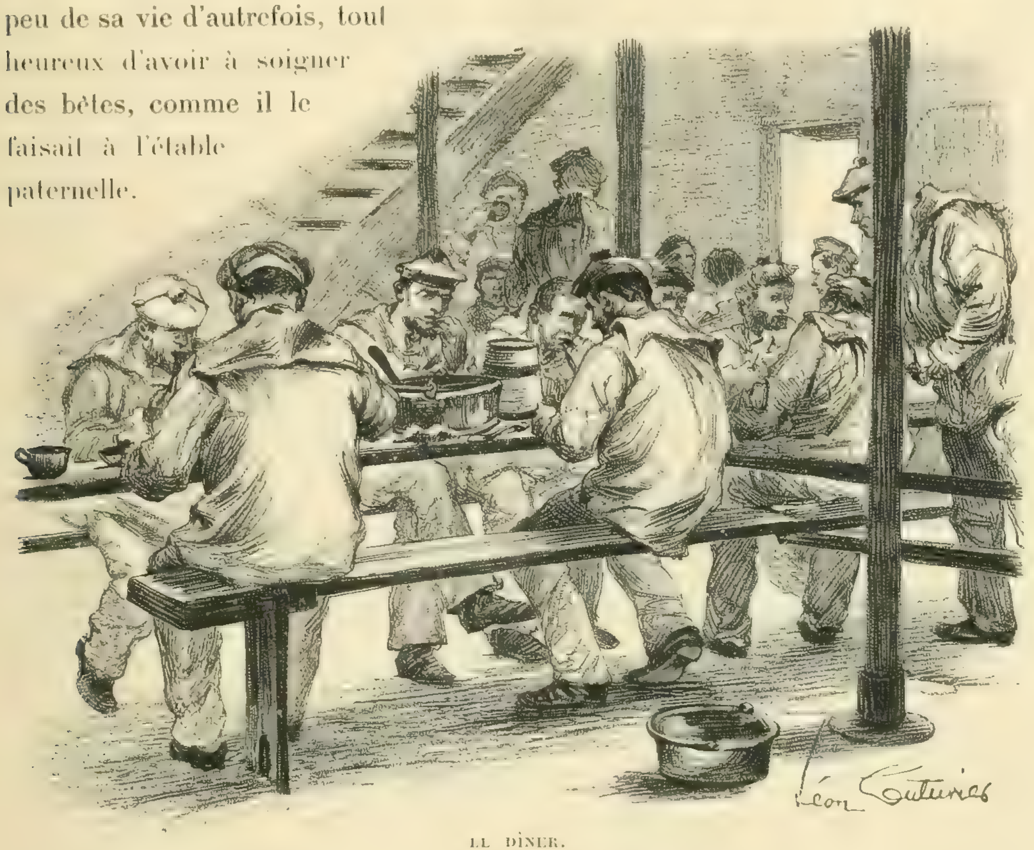
L'inspection achevée, l'officier de quart commande *les rations !* c'est l'heure où le commis aux vivres et ses subordonnés, sous l'œil toujours vigilant du capitaine d'armes et de ses acolytes, font la distribution des vivres revenant à chaque plat. A dix heures on fait siffler le dîner, après avoir envoyé d'avance quelques hommes pour dresser les tables et monter les bancs destinés au repas. A peine ce coup de sifflet s'est-il fait entendre que le pont se dépeuple comme par magie. Quartiers-maîtres, canonniers, gabiers, timoniers, caliers, etc., tous s'affalent au plus vite par les panneaux de l'avant. Que tant de hâte ne surprenne pas : ces hommes sont dans l'âge où l'on a bon pied, bon œil et bonnes dents, leur estomac ne sait pas attendre ; ils ont toujours faim, et puis le temps consacré au repas est un temps de liberté relative où l'on peut causer à son aise, et se détendre de la contrainte habituelle, c'est une halte dans la vie agitée du bord. Aux premières minutes le bruit est infernal dans la batterie. Les tables décrochées de leurs supports, les couverts de ferblanc, remués tous à la fois, rendant un cliquetis métallique, les bancs secoués,

les pas précipités de ceux qui apportent de la cuisine la gamelle pleine de soupe, accompagnent les conversations bruyantes des uns et des autres. Mais bientôt à cette confusion du premier moment font place un ordre parfait, une tranquillité générale. Le dîner est commencé.

A chaque table, avant toutes choses, un petit vase de fer-blanc qui mesure vingt-trois centilitres circule à la ronde. C'est avec ce vase que l'on verse le *quart* de litre dans une tasse de fer étamé servant de verre. « La première opération du repas pour les matelots est de boire le *quart de vin* sans perdre un instant : il faut aviser au plus pressé ; il faut sauver au plus vite ce qu'on a de meilleur. Si l'on attendait, on pourrait être brusquement appelé sur le pont pour la manœuvre, et n'avoir plus le temps de procéder à l'égale répartition du précieux liquide ; d'ailleurs un fatal coup de roulis ou un maladroit n'aurait qu'à le renverser, la perte serait irréparable. Enfin c'est une vieille coutume : de temps immémorial, on commence par mettre le bidon à sec. » Cela fait, on passe au solide. Il n'est pas bien varié, le menu du matelot ! C'est de la soupe grasse et du bœuf cinq fois la semaine, du bœuf invariablement bouilli ; les deux autres dîners sont des repas maigres, maigres de toutes façons, comme l'entend l'Église et comme l'entendraient des gens affamés : ou fromage, ou sardines à l'huile, ou morue à la vinaigrette avec une soupe de haricots secs mélangés de quelques légumes frais ; si bien qu'un jour la mère d'un matelot, grand garçon haut de six pieds, fort et vigoureux, s'apitoyait sur la frugalité du dîner servi deux fois par semaine à son fils : « Quand je vois, disait-elle, deux pauvres sardines à l'huile alignées en long dans ce grand corps, je trouve que ce n'est guère. » Heureusement la part de pain est copieuse et permet de se sustenter convenablement.

En rade, la viande vient de terre tout abattue, soit qu'on la prenne à la boucherie d'un arsenal, soit qu'on l'achète à un fournisseur privé, si l'on est hors d'un port de guerre français. A la mer on consomme, autant qu'on le peut, de la viande abattue à bord, mais quand la traversée est longue, force est d'alterner la viande fraîche avec les conserves de bœuf et de lard salé, la place manquant souvent pour recevoir une quantité considérable de bœufs sur pieds. C'est à l'avant, sur le pont, qu'on installe le *parc* aux bœufs. Ils sont là, les pauvres animaux, par bandes de douze ou quinze (parfois même de cinquante ou soixante sur les transports qui vont au delà des Caps), attachés court, par les cornes, à côté les uns des autres, baissant la tête, l'œil morne, dans l'attitude d'êtres résignés. Ils ruminent tristement, comme dit Loti, avec des lenteurs de malades, tandis que leurs yeux atones restent fixés sur les infinis lointains de la mer.

Sous eux, le pont est garni de lattes de bois entre-croisées, afin d'assurer leurs jambes grêles et leurs pieds glissants, dans les coups de roulis et de tangage. Pour nourriture ils ont des bottes de foin comprimé, quelquefois, hélas! un peu mouillé de sel, et pour abreuvoir, une baille d'eau douce mise à leur portée. Un matelot remplit auprès d'eux l'office de bouvier : c'est quelque paysan, arraché par le sort aux pâturages et aux prairies de son village, qui reprend à bord un peu de sa vie d'autrefois, tout heureux d'avoir à soigner des bêtes, comme il le faisait à l'étable paternelle.



LE DÎNER.

Pour mettre les bœufs à mort, on trouve presque toujours, dans un équipage, quelque matelot qui de près ou de loin a fait le métier de boucher. C'est sur le pont que le sacrifice est consommé, non loin du parc, où les autres attendent que leur tour vienne.... Écoutez Loti raconter l'abatage des bœufs : « Ceci se passe précisément au-dessous de la passerelle où nous nous promenons, et on a beau détourner les yeux, penser à autre chose, regarder le large, on ne peut se dispenser d'entendre le coup de masse, frappé entre les cornes, au milieu du front attaché très bas à une boucle par terre ; puis le bruit de la bête qui s'effondre sur le pont avec un cliquetis d'os. Et sitôt après, elle est soufflée, pelée, dépecée ; une atroce odeur fade se dégage de son ventre ouvert, et, à l'entour, les

planches du navire, d'habitude si propres, sont souillées de sang, de choses immondes.... »

La durée réglementaire du dîner est d'une heure, mais jamais les matelots ne restent attablés aussi longtemps. Sitôt la dernière bouchée prise, ils s'empressent de monter sur le pont dans les parages du gaillard d'avant, où ils peuvent se réunir en groupes, causer, rire, s'amuser, tout en fumant à loisir. Il y a foule à ce moment-là autour de la *mèche*. Qu'est-ce que la mèche? Un cordage préparé spécialement pour rester toujours en ignition et qui, pareil au feu des Vestales, est sans cesse entretenu par un gardien vigilant, le factionnaire de la mèche. Le cylindre de cuivre où brûle la mèche est appelé *marmotte*. C'est là que les fumeurs doivent venir prendre leur feu, car défense formelle est faite aux matelots d'avoir sur eux des allumettes ou des tisons, par crainte de l'incendie. On se presse donc autour de la mèche et, tout en allumant sa cigarette, on raconte les événements de la veille, on commente les incidents du matin, chacun apporte là son potin particulier qui, passant de bouche en bouche, grossi, dénaturé, enflé, deviendra un des mille bruits extravagants de ce qu'on appelle la *gazette de la mèche*.

Les fumeurs de cigarettes sont en immense majorité, le cigare est presque inconnu à bord, et quant à la pipe, elle est cultivée seulement par quelques vieux seconds-maîtres ou quelques non moins vieux gabiers. Tout l'élément jeune est adonné à la cigarette; la pipe est l'apanage de la vieillesse. Les chiqueurs, dont le nombre, bien que diminuant peu à peu, est encore fort élevé, sont aussi fumeurs à l'occasion. Quand il s'agit d' « en griller une », ils retirent tout simplement de leur bouche la précieuse chique qu'ils sont en train de mâcher, et la déposent délicatement dans le fond de leur béret... pour l'y reprendre une fois la cigarette consumée. Quelle horreur! pensez-vous. Je n'y contredis pas. Mais je demande quelque indulgence sur ce point spécial, en faveur du marin. Qu'on lui passe ce travers. Il ne peut fumer que sur la partie du pont située à l'avant du grand mât. Il n'a droit d'allumer sa cigarette ni à l'arrière, ni dans la mâture, ni dans les batteries, ni dans les faux-ponts, ni dans les cales; alors il se rabat sur la chique, qu'on peut mâcher partout, qui ne peut causer aucun danger d'incendie, qui est inoffensive et qui, bien mieux, est hygiénique puisque, dit-on, elle préserve du scorbut. C'est même à ce titre que l'État la délivre officiellement à bord des navires.

A onze heures et demie commencent les exercices. Ils durent, pour ainsi dire, tout l'après-midi, en plusieurs séances d'une heure, entrecoupées par de courts repos. Chaque jour de la semaine, les exercices sont fixés par un tableau

de service suivi dans toute la marine, et qui se renouvelle chaque semaine, aux mêmes jours et aux mêmes heures. C'est, on le voit, une uniformité inflexible et monotone, mais aussi une uniformité bien nécessaire pour assurer la cohésion et l'entraînement parallèle de toutes les unités qui composent nos forces navales. Le lundi, c'est le grand jour du fusil pour les hommes qui ne sont pas munis de cette arme pendant le combat. Le mardi, les exercices sont plus variés : ce sont les petites armes, c'est-à-dire le revolver et le sabre d'abordage, l'école d'accostage pour les gabiers, l'école de nage pour les matelots de pont, l'école des tambours et clairons, le branlebas de combat, la théorie pour les mécaniciens et les chauffeurs. Le mercredi, la compagnie de débarquement s'exerce, soit à bord, soit à terre, les timoniers sont mis à la théorie, ainsi que les canonniers, les gabiers, puis viennent les exercices de la sonde pour les timoniers, les exercices pratiques pour les torpilleurs. Le jeudi, le programme comprend la manœuvre des voiles, remplacée par celle des filets Bullivan sur les navires sans mâture, et toujours de nombreux exercices partiels pour les différentes spécialités. Le vendredi est très chargé : à l'exercice du canon succèdent ceux des signaux de jour ou de nuit, des torpilles, et enfin



LA MARMOTTE DE LA MÈCHE.

des embarcations, le tout entremêlé d'écoles de tirs de fusil et de canons-revolvers pour les diverses catégories de personnel. Chaque jour, à l'issue de ces exercices professionnels, on consacre une heure à la gymnastique et à l'escrime, après quoi on envoie à l'*école élémentaire* tous les hommes qui ne possèdent pas l'instruction primaire. Ces écoles élémentaires sont l'objet de soins assidus. Elles fonctionnent sous la direction d'un officier, assisté d'un gradé ayant reçu un brevet spécial d'instituteur de la flotte. Cet instituteur s'adjoint les hommes les plus instruits



TIMONIERS A LA THÉORIE.

de l'équipage, à titre de moniteurs, et les charge d'enseigner ce qu'ils savent à leurs camarades. Les matelots élèves sont rangés en plusieurs classes, suivant qu'ils sont totalement illettrés — le nombre en est encore assez grand parmi les Bretons, — ou qu'ils savent lire et écrire, mais non calculer, ou enfin qu'ils connaissent leurs quatre règles, etc.

Le lundi, les exercices sont un peu écourtés et le samedi ils sont tout à fait supprimés, de façon à permettre d'envoyer les hommes *aux sacs*. Le sac du matelot, c'est sa malle à lui. Il y entasse tout ce qui lui appartient, ses habits, son linge, son trousseau. L'envoyer à son sac, c'est lui donner le moyen de réparer les vêtements troués ou décousus, de mettre une pièce à un pantalon déchiré, de remplacer un bouton perdu et d'apprêter l'uniforme de parade pour

une inspection prochaine ou pour une future promenade à terre. Afin de pouvoir se livrer à ces fréquents travaux de couture, tout matelot a dans le fond de son sac une boîte de bois très simple, où il renferme dans un nécessaire à ouvrage son dé, son fil et ses aiguilles. C'est souvent la vieille mère laissée au logis qui a arrangé ce nécessaire, qui l'a garni avec amour, pour que son enfant ne



AUX SACS. — LE RACCOMMODAGE DES EFFETS.

manque de rien, même là-bas dans la grande mer des Tropiques, où les relâches n'offrent plus aucune ressource.... La petite boîte de bois très simple sert aussi à conserver pieusement, loin des regards indiscrets, les lettres chères et les photographies aimées, lettres des parents, lettres de la fiancée, images de ceux à qui l'on pense, doux souvenirs du pays que l'on retrouve avec émotion dans l'isolement des longues traversées, et qui remuent le cœur quand on les revoit à des milliers et des milliers de lieues du clocher natal.

Tant que les matelots sont *aux sacs*, ils sont à peu près libres de leurs faits et gestes, le capitaine d'armes se contente de gourmander ceux qui dorment, en leur rappelant qu'ils feraient mieux de repriser leurs vieux effets, mais il les laisse tranquilles, pourvu qu'ils ne causent pas trop fort et qu'ils ne fassent pas de désordre. C'est pendant *les sacs* que les hommes livrent leur tête aux perruquiers. Ces perruquiers sont, par tradition, les tambours et les clairons, à qui se joignent, naturellement, s'il s'en trouve, les coiffeurs de profession, appelés par le sort au service de la flotte. Battre du tambour et sonner de la trompette ne sont pas des fonctions qui perfectionnent beaucoup les Figaros dans leur art, aussi les cheveux des matelots sont-ils souvent coupés sans élégance, mais le progrès est réel depuis l'invention des tondeuses mécaniques qui sont venues remédier à la maladresse des perruquiers de bord. Ces artistes improvisés ont aussi à raser le menton de leurs camarades. Ils sont très rares, en effet, les matelots qui laissent pousser leur barbe. Avant 1870 l'ordonnance était d'avoir les lèvres et le menton rasés : on se souvient que la tête classique du marin et de l'officier de marine était alors ornée de favoris. Un décret du gouvernement de la Défense nationale autorisa le port de la barbe, jusqu'en 1875, où l'amiral de Montaignac, alors ministre, fit revenir aux favoris d'autrefois. En 1881 l'amiral Cloué a autorisé de nouveau le port de la barbe, mais défense est faite de porter la moustache seule, il faut opter entre les favoris ou la barbe entière.



LE JEU DE LA RAIE.

Le dimanche est, bien entendu, un jour de repos. Après l'inspection et le dîner, qui suivent la célébration de la messe, s'il y a un aumônier à bord, l'équipage est envoyé aux sacs et l'officier de quart commande : *Les jeux sont permis !* Libre alors aux matelots d'étaler sur les tables servant aux repas des cartes et des

enjeux. Le piquet, l'écarté, la manille comptent quelques adeptes, mais combien rares en comparaison des fervents du loto ! C'est là le jeu favori des équipages. On y joue à un sou le carton et au premier carton plein. Comme les parties se succèdent, fréquentes, pendant plusieurs heures de suite et que les joueurs sont nombreux, il en résulte que les gains ou les pertes sont relativement élevés. Ce n'est pas le premier venu qui « appelle les numéros ». Il faut un homme qui ait la voix bien timbrée, qui sache ponctuer chaque chiffre syllabe par syllabe sur un ton traînard tout particulier ; il faut surtout qu'il connaisse les « légendes » de chacun des quatre-vingt-dix numéros pour les énoncer sans erreur.

Un autre jeu, très en honneur sur nos navires, est le jeu de la *raie*. Cinq ou six matelots se réunissent en rond et lancent à tour de rôle un sou en l'air. Le sou qui tombe sur une des raies noires séparant deux planches voisines du pont fait *rampo*, et celui qui l'a lancé ramasse tous les sous précédemment tombés en dehors de la raie. Il est bien simple à comprendre, bien facile à jouer ce jeu, très goûté des grands enfants qui sont les matelots.

Tandis que les fanatiques du loto ou de la raie se livrent à leur distraction favorite, on entend dans un autre coin du pont les modulations plaintives de l'orgue de Barbarie que l'État délivre à tout grand navire pour distraire l'équipage. A défaut de cet instrument officiel, des joueurs d'accordéon ou de biniou, voire de mandoline, se font entendre. Alors les danseurs prennent leurs ébats, passant de la valse à la mazurka ou à la redowa. Les fourriers, « tous gens du monde », en leur qualité d'habitués des bals publics des ports, forment les premiers couples, puis autour d'eux viennent tournoyer les matelots, accrochés deux à deux avec leurs larges mains de travailleurs posées à plat sur l'épaule. A bord des navires-amiraux, la coutume est de faire faire par la musique, dans l'après-midi du dimanche, une heure de musique de danse pour récréer l'équipage.

Le dimanche, les *permissionnaires*, c'est-à-dire les hommes autorisés à descendre à terre jusqu'au lendemain, quittent le bord à midi, mais les autres jours ils ne s'en vont qu'à cinq heures, après les exercices, au moment du souper.

Le souper, composé de soupe et du traditionnel quart de vin, est beaucoup plus mouvementé que le dîner, car les marins doivent profiter du temps consacré à ce repas pour endosser leur costume de nuit. Il y a donc des allées et venues incessantes d'hommes circulant dans le navire pour opérer leur changement de tenue. Et, de même que le matin, on déserte la table très vite pour aller fumer sur le pont. Les groupes se reforment près du gaillard d'avant, et l'on y cause et l'on y pérore et l'on y bavarde. Cette séance autour de la mèche est interrompue à six heures un quart par une sonnerie de tambours et de clai-

rons qui enjoint à tout l'équipage de se rendre à ses *postes de combat*. Les uns vont s'aligner devant les canons ou au pied des mâts, les autres vont se placer à la porte des chaufferies ou des soutes, puis le second fait une tournée des faux-ponts et des batteries, une inspection rapide du bâtiment pour s'assurer, une fois de plus, que cette grande machine de guerre est en état de servir. Dès que cet appel est terminé, les tambours et clairons sonnent au branle-bas : chacun vient se ranger sur le pont arrière à l'endroit désigné, l'aumônier ou un timonier récite la prière, le capitaine d'armes fait la lecture des punitions, les gabiers distribuent les hamacs. La journée est achevée.

III. — LES QUARTS DE NUIT

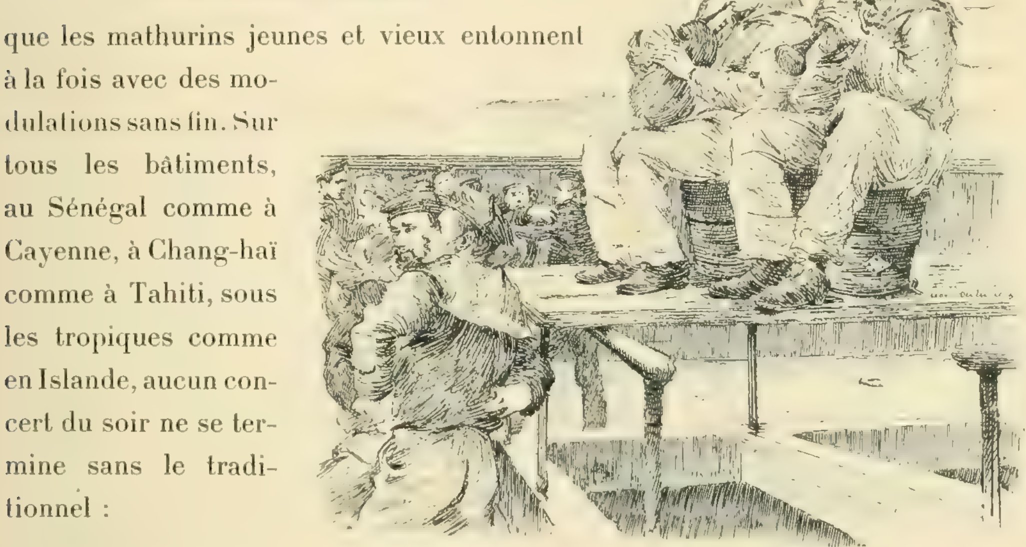
Dès que tous les marins ont défilé le hamac sur l'épaule, pour aller accrocher leur « bois de lit » dans les batteries, le service de nuit commence. Mais peu de matelots se couchent aussi tôt. Presque tous remontent sur le pont. C'est l'heure où, la vie active étant arrêtée, il y a foule dans les parages du mât de misaine. Les amis se réunissent, ainsi que « les pays » : alors on raconte de longues histoires, on évoque les souvenirs d'antan et surtout on chante. La chanson est très cultivée à bord. Pas un matelot qui n'ait un cahier sur lequel il copie, de sa plus belle plume, les refrains préférés. Il y a des chanteurs attitrés, autour desquels on fait cercle chaque soir, et qui redisent quotidiennement leurs chansons, toujours les mêmes. Pour plaire, le répertoire n'a pas besoin d'être varié, et d'ailleurs comment le serait-il, au cours des longues campagnes ? Les chants qui trouvent le plus de faveur sont les romances sentimentales ; la gaudriole est à peine goûtée. Sans doute, on n'est pas fâché, sur le gaillard d'avant, d'entendre parfois quelque couplet très décolleté : les matelots ne sont point des jeunes filles, et une plaisanterie plus que grasse n'est pas pour les effaroucher, même quand elle est mise en musique. Mais ce genre leur paraît inférieur, il n'est accepté que comme un hors-d'œuvre, on le délaisse bien vite pour la poésie débordante de sentiment. Rien n'est plus apprécié que les refrains d'amour, les stances aux yeux d'une belle, les tendres épanchements d'un cœur amoureux. La sentimentalité enfantine n'est pas non plus dédaignée par ces hommes au rude métier, et, de leurs mains calleuses, ils applaudissent à tout rompre le camarade qui roucoule un air quelconque « sur les jolis oiseaux dans le bocage » et les « pentes vertes des coteaux, toutes rouges de cerises ». Ils n'éprouvent qu'un demi-enthousiasme pour les chansons maritimes. Il y en a pourtant de bien jolies et de bien touchantes, qui devraient satisfaire leur goût

d'émotion, telle : *Jean François, matelot de Nantes*, ou bien : *Nous étions trois marins de Groix*, ou bien : la *Petite Boîte de Chine* et les *Sabots de Noël* du chantre si vibrant des matelots, le marin-poète Yann Nibor; mais on dirait qu'ils reprochent à cette poésie nautique d'évoquer des sujets dont ils cherchent à se distraire, et qu'ils ont souvent besoin d'oublier. Comme ils leur préfèrent ces langoureuses romances d'autrefois, dont chaque couplet se termine par un refrain; le chanteur dit seul le couplet et toute l'assistance reprend le refrain en chœur. Depuis trente ans, une certaine chanson est devenue, pour ainsi dire, classique sur les navires. Je ne sais pas son nom, mais tous les marins la reconnaîtront à ce vers :

Et nos vallons et nos chalets,

que les mathurins jeunes et vieux entonnent à la fois avec des modulations sans fin. Sur tous les bâtiments, au Sénégal comme à Cayenne, à Chang-haï comme à Tahiti, sous les tropiques comme en Islande, aucun concert du soir ne se termine sans le traditionnel :

Et nos vallons et nos chalets.



JOUEURS DE BINIOU.

Quand, par une belle soirée, les chants montent du gaillard d'avant, que des voix jeunes et fraîches remplissent l'air, le navire de guerre, voguant sur des eaux tranquilles, perd un peu de son allure austère. Il passe sur lui comme un souffle de paix très douce. Les plus sceptiques ne peuvent se défendre contre l'émotion de cette heure, et, eux aussi, bercés par leurs souvenirs ou par leurs rêves, ils goûtent le charme mélancolique du crépuscule et la poésie mystérieuse de l'infini qui les entoure.

Les commandants sont les premiers à encourager les chanteurs du bord. Ils estiment avec raison que ce passe-temps est utile pour tromper la monotonie des

longues navigations. La musique, qui, dit-on, adoucit les mœurs, est aussi faite pour adoucir les ennuis, elle distrait le matelot et le charme. C'est dans un même but de distraction que les commandants perpétuent la tradition de la classique fête du passage de la Ligne et qu'ils favorisent sur leurs navires l'organisation de théâtres. A bord on trouve toutes les ressources possibles pour monter une scène : le charpentier confectionne les tréteaux, le voilier procure le rideau et les décors, les officiers fournissent les costumes; quant aux artistes, ils ne manquent jamais : il y a tant de comédiens parmi nous. On trouve beaucoup d'acteurs parmi les mécaniciens : ils sont en général assez débrouillards, et dans les grandes villes dont ils sont originaires, ils ont tous plus ou moins fréquenté les parterres ou les poulaillers, ce qui leur donne, avec quelques réminiscences des comédies ou des vaudevilles entendus, une suffisante habitude des planches. Certains bâtiments arrivent à posséder une véritable troupe qui donne de très convenables représentations. Les comiques ont la facétie un peu lourde, les pères nobles ne brillent pas pár une suprême élégance, les jeunes premières, qui ont trop de barbe au menton, manquent, par contre, d'ingénuité et de bien autres choses; pourtant l'ensemble est gai et réussit à amuser. J'ai vu jouer à bord *l'Affaire de la rue de Lourcine*, *Monsieur Choufleuri*. *Un troupier qui suit les bonnes* avec tant d'entrain et de belle humeur qu'on ne pouvait manquer d'y trouver un réel plaisir.

Ces distractions sont plus et mieux que de simples passe-temps. Elles divertissent les équipages, qui souvent ont besoin d'être arrachés à l'uniformité de leur existence, mais de plus elles réunissent les divers éléments du bord dans une pensée commune de plaisir partagé, et ainsi elles contribuent à développer entre les uns et les autres des sentiments de camaraderie et de solidarité.

Vers huit heures et demie, le gaillard d'avant se dépeuple. A neuf heures, tous les chants ont cessé. Le silence succède au bruit, dans l'intérêt des gens couchés qui se lèveront au milieu de la nuit ou au point du jour, pour venir prendre le quart sur le pont; car s'il n'y a pas à bord de service militaire pendant les ténèbres, le service maritime n'en persiste pas moins. Il continue toujours, sans un arrêt d'une seconde, étant lié à la vie même du navire.

En rade, sauf dans les cas de très mauvais temps et de danger, alors que les ancres chassent, que les chaînes se rompent, le service de nuit n'emploie que le quart de l'équipage, ce qu'on nomme une *division*, la division étant la moitié de la bordée, qui est elle-même la moitié de l'équipage. Une division fait le quart jusqu'à onze heures, une seconde division lui succède jusqu'à deux heures, moment où une troisième division vient prendre le quart pour le garder jusqu'au branle-bas. Il y a ainsi une division qui n'a pas de service de nuit, qui

à la nuit franche, comme disent les matelots. Cette aubaine revient tous les quatre jours. Le quart de la rade se réduit, somme toute, à une veille nonchalante. L'officier et le maître de quart sont seuls astreints à une vigilance réelle, et cela suffit, car, au besoin, un coup de sifflet mettrait tout le reste sur pieds. D'ailleurs, des factionnaires répartis à l'avant, à l'arrière ainsi que sur les plates-formes des coupées de bâbord et de tribord, demeurent, eux aussi,



« LES CANOTIERS 2 EMBARQUENT ! »

attentifs à tout ce qui se passe autour du bâtiment. Les quelques matelots qui ne dorment pas circulent, causant tout bas, d'autres vont et viennent à l'appel du maître, mais leurs allées et venues sont presque silencieuses. Leurs pieds nus glissent sur le pont sans troubler d'aucun bruit le calme qui règne, calme solennel, tout pareil à celui des mosquées, dont les musulmans déchaussés effleurent le sol avec respect. Un fanal, deux tout au plus, éclairent le pont d'une lueur indécise, pareille encore à celle de la veilleuse qui toujours brûle dans le sanctuaire. Pour faire un commandement au milieu de ce calme, l'officier ou l'aspirant de quart parle plutôt qu'il ne crie, et le maître qui doit ré-

péter l'ordre donné le fait presque à mi-voix, mettant même une sourdine à son coup de sifflet obligatoire. Seuls les factionnaires rompent ce silence, quand ils ont à héler par le cri *Oh! du canot!* l'embarcation qui s'approche, ou la barque qui circule dans le voisinage. C'est encore leur voix qui retentit chaque fois que l'heure est *piquée* à la cloche du bord par le timonier de montres. Le premier factionnaire qui se fait entendre est celui de tribord; il chante sur un ton traînard, presque plaintif : *Bon quart tribord*; puis, c'est le tour de celui de l'avant, qui, sur le même ton, chante : *Bon quart devant*; à quoi les deux derniers répondent successivement par : *Bon quart bâbord* et : *Bon quart derrière.* Ils sont pleins d'une douce mélancolie, ces cris poussés dans la nuit sur un mode uniforme, après le bruit argentin des coups de cloche. C'est un signe de vie donné par le monstre qui dort couché sur les eaux. C'est une preuve de la vigilance des gardiens du navire, chacun disant ainsi : je suis là, je veille, je suis aux écoutes, tout se passe bien, le navire n'a rien à craindre.

A la mer, le service se fait par bordées, c'est-à-dire qu'il y a toujours sur le pont la moitié de l'équipage. Il n'y a donc pas de nuit franche pour le marin quand le vaisseau est en marche. Une bordée fait le quart jusqu'à onze heures, l'autre bordée le garde jusqu'à quatre heures, puis celle qui a quitté le pont à onze heures y revient à quatre, pour y demeurer jusqu'à six. Que pensent de ce régime les sybarites, amis du sommeil?

Quinze minutes avant l'heure fixée pour le changement de quart, on envoie réveiller dans leurs hamacs ceux dont le tour est de monter sur le pont. Les hommes désignés pour effectuer ce réveil descendent dans les batteries et dans les faux-ponts, en criant de-ci, de-là, et assez haut, cette phrase sacramentelle dont ils scandent chaque syllabe et surtout la dernière : *N'as-tu pas entendu les tribordais au quart debout, debout, debout, debout!... N'as-tu pas entendu....* Et, non contents de crier, ils secouent à tour de bras les endormis, dans leur lit suspendu. Alors le pauvre tribordais, arraché brusquement à son sommeil et à son rêve, descend tout engourdi de son hamac, s'habille, se frotte les yeux et vient s'aligner, bâillant encore, à l'endroit du pont qui lui est assigné comme poste d'appel. Pauvre tribordais! Si du moins il n'est pas choisi comme factionnaire, il a la ressource d'aller prendre un supplément de sommeil en s'étendant sans façon au pied d'un mât, dans quelque coin du pont, mais encore faut-il qu'il n'y ait pas de manœuvre à faire, pas de mouvement intérieur à exécuter; car si l'on a besoin de lui pour un service quelconque, pas de sommeil supplémentaire, pas de reprise du rêve interrompu.

Les factionnaires des coupées et de l'arrière sont supprimés lorsqu'on est à

la mer; en revanche, le factionnaire de l'avant est doublé d'un gradé, second-



DANS LE PORT DE BREST, LA NUIT.

maître ou quartier-maître. A eux le soin d'interroger sans cesse l'horizon et d'y découvrir les feux des navires en vue, ou des phares de la côte. Ces *hom-*

mes de veille se tiennent sur le gaillard d'avant et remplacent le gabier de *vigie* qui, dans le jour, au sommet du mât de misaine, est chargé d'annoncer la présence des bâtiments ou des terres. Dans la crainte des abordages et de leurs épouvantables conséquences, la vigilance de ces guetteurs ne doit pas cesser un instant. Chacun d'eux se partage une zone de l'horizon, et quand la demi-heure sonne à la cloche, l'un jette le cri chanté : *Ouvre l'œil au bossoir tribord*, auquel l'autre répond : *Ouvre l'œil au bossoir bâbord*, ajoutant sur un ton plus bas : *Les feux sont clairs*, pour indiquer que les feux de route du navire sont bien visibles.

Ainsi va le bâtiment de guerre au milieu de l'obscurité. Et tandis que sur le pont chacun veille à la sécurité de la navigation, dans les batteries, des factionnaires disséminés çà et là, et des gradés faisant des rondes fréquentes, garantissent le bon ordre, préviennent tout danger d'incendie ou d'accident quelconque. Ces « rondiers », en s'éclairant d'un fanal à main, circulent dans tous les coins et recoins du navire; ils vont dans les cales où sont entassés les filins, les poulies, les câbles et les mille objets d'un usage journalier savamment *arrimés* en un ordre extrême, ils parcourent les faux-ponts où s'alignent des portes et des trappes donnant accès dans les soutes; ils visitent les batteries où sont pendues, comme dit Loti, « d'interminables rangées de poches en toile gonflées toutes par un contenu lourd, ayant l'air de ces nids que les araignées accrochent aux murailles — des poches grises enfermant chacune un être humain, des hamacs de matelots ».

Ces veilleurs de nuit ne troublent point le repos de ceux qui dorment. A cette heure, tout est silencieux. On entend à peine le bruit des pas des quelques hommes de quart qui veillent sur le pont. Calme plein de majesté, presque imposant, au milieu des lourds canons aux volées géantes, et des mâts robustes aux hunes redoutables.....

IV. — LA DISCIPLINE ET LE CODE

Le gouvernement provisoire de 1848 a aboli, par un décret, les peines corporelles. Depuis lors, les coups de corde au cabestan, la cale, la bouline, tous ces châtiments dont on a parlé dans les premiers chapitres de ce livre, ont été supprimés. La vue du dessin ci-contre, qui représente un homme pendu à l'extrémité de la vergue pour subir par deux ou trois fois les plongées de la cale suffit à faire réprouver ces pratiques cruelles désormais abolies. Les seules punitions actuellement en usage, pour réprimer les fautes ordinaires de discipline, sont le peloton, le retranchement de vin, les fers, la consigne, la prison.

Le peloton, c'est l'immobilité obligatoire pendant un certain nombre d'heures, suivant la faute commise. Cette punition se fait le soir après le branle-bas, au moment où les hommes, ayant pendu leur hamac dans les batteries, viennent causer, rire, chanter sur le pont, en attendant la tombée de la nuit. Ils sont cinq, dix, quinze, quelquefois plus, alignés dans la position du soldat sans armes, les talons joints; ils restent là immobiles et silencieux, tandis qu'un gradé circule lentement devant eux pour maintenir l'ordre. Parfois, et comme aggravation, un commandant en second, plus sévère, met entre leurs bras un de ces leviers de canonnage, dénommés anspects, objet lourd et gênant dont le port doit être un supplice au bout d'une heure; parfois encore il imagine de faire faire au peloton de punition l'exercice du maniement d'armes, mais un exercice d'une allure particulière, où chaque mouvement est décomposé en plusieurs *temps* et où chaque temps est commandé par un caporal d'armes à une minute ou deux d'intervalle.

Le retranchement de vin est en lui-même une punition et aussi

l'accompagnement forcé de toute autre peine. Il s'inflige par nombre de *repas*. Quand le capitaine d'armes vient lire de sa voix blanche les punitions encourues dans la journée : « Kermarec, quatre heures, quatre repas : avoir ri sur les rangs ; Salaün, deux heures, deux repas : avoir un gris sale sur lui », etc., l'infortuné Kermarec maudit le sort qui, pour un sourire, lui vaut quatre heures de peloton et quatre repas sans vin. Certes il regrette les heures de peloton : cette faction, dont il fera la moitié ce soir et l'autre moitié demain, n'a rien de réjouissant pour lui ; mais, après tout, quatre heures, cela passe vite, tandis que les quatre repas sans vin, les quatre quarts de vin qu'il ne boira pas et qu'il perd à tout jamais, voilà ce qui le navre et le rend maussade. Une nuit de fers même est, pour un marin, préférable à ce qu'il appelle, dans son langage familier, un *repas de retranchement*. Il donne à son précieux quart de vin la vertu magique de conserver la force et d'ôter la fatigue, il l'aime et il y tient comme l'Arabe à son hachich, comme le Chinois à son opium. Il ne se soucie ni de son aigreur, ni de son dépôt, ni de sa couleur douteuse. Il est tout disposé à trouver au plus médiocre des *cambusiums* toutes les vertus du meilleur des château-margaux. Bref il l'aime — comme on aime — malgré tout.

Le goût prononcé du matelot pour le vin du maître commis a fait instituer, comme petite récompense courante, l'allocation d'un quart de vin de surplus, qui a reçu le nom de *double*. Un homme est-il bien tenu à l'inspection, fait-il un travail supplémentaire, on l'inscrit pour une double. De même on accorde la double à l'armement d'un canot qui a longtemps nagé, à une série qui a fait une rude corvée. Avoir la double est un avantage très recherché.

Lorsque, au plat, un camarade puni s'est vu retrancher de son quart, le moyen de lui éviter sa punition est simple : on remplace par une quantité d'eau égale le vin retiré du bidon. Le vin est un peu moins pur pour tout le plat, mais, de la sorte, Kermarec ou Salaün ne boiront pas que de l'eau, ce sera une bonne farce jouée au capitaine d'armes. Les commandants n'ignorent point cet arrangement, d'habitude ils ferment les yeux.

La peine des fers consiste à avoir le pied passé dans une boucle de fer qui glisse sur une barre également en fer, dénommée barre de justice. Les fers se distribuent par *jours*, depuis un jour jusqu'à huit, quelquefois à dix, rarement au-dessus, mais ces jours se réduisent à de simples nuits. Dans la journée, les hommes punis de fers vont et viennent aux inspections, aux exercices, aux théories, aux manœuvres comme tous leurs camarades ; ce n'est que pour la nuit que le capitaine d'armes les *embroche* à la barre de justice, et leur passe à la cheville la boucle de fer, que les loustics appellent *bas de soie*. Il faut avoir à

sévir contre des individus bien récalcitrants pour les laisser durant le jour avec leur bas de soie au pied. Encore préfère-t-on leur infliger les fers par les deux pieds, ou même par les deux pieds en croix, plutôt que de les maintenir inactifs pendant des journées entières dans un faux pont ou dans une batterie. Les matelots ainsi embrochés sont étendus à plat pont, ayant pour oreiller leur bonnet et quelquefois (si le capitaine d'armes le tolère)... leur paire de souliers. On a beaucoup médit de cette peine. Un homme mis aux fers par un seul pied n'est pas trop à plaindre ; il peut, somme toute, modifier la position de ses membres pour éviter un engourdissement, et c'est l'immobilité seule qui est gênante et pénible. S'il a un compagnon à la même barre, il est moins à son aise, par suite de la difficulté



AUX FERS.

de coordonner ses mouvements avec ceux de son voisin. Si par hasard quatre ou cinq matelots sont cadenassés à la même barre, leur situation se complique et la peine devient alors assez rigoureuse. Pourtant, je le répète, il n'est pas un marin qui ne préfère une nuit de fers à un retranchement de quart de vin. Quelques chefs, experts en raffinements de punitions, imaginaient autrefois de faire étendre les hommes punis de fers sur un plan de boulets. Ce procédé, à moitié barbare, a tout à fait disparu.

La peine de la prison peut varier depuis un jour jusqu'à soixante. Le défaut d'espace, même à bord des plus grands navires, ne permet point d'établir des prisons convenables. Les cachots y sont tellement étroits que la privation d'air en fait de dangereux séjours de torture ; on n'y met guère que les incorrigibles ou les révoltés, aussi la prison ordinaire s'accomplit-elle aux fers. En ce cas, les fers durent jour et nuit sans interruption ; il est alors accordé à l'homme puni une

promenade d'une heure sur le pont, pour respirer d'autres émanations que celles des cales ou des faux-ponts qui, à la longue, pourraient être préjudiciables à sa santé. La prison entraîne la privation de solde pendant toute la durée de la punition, et, s'il y a lieu, un régime spécial au pain et à l'eau un jour sur deux.

Quant à la consigne, qui pendant les séjours en rade prive les matelots d'aller à terre, quelquefois elle est infligée directement, le plus souvent elle est la conséquence des punitions de fers ou de prison.



« KERMAREC, QUATRE HEURES, QUATRE REPAS.... »

Les sous-officiers et quartiers-maîtres peuvent subir les peines ci-dessus énumérées; les maîtres-chargés en sont affranchis, ils sont mis aux arrêts dans leur chambre pour un temps plus ou moins long. En outre, tous les gradés sont susceptibles d'être suspendus de leur grade temporairement ou même remis définitivement au grade inférieur par décision ministérielle.

Les pouvoirs disciplinaires sont, à bord, concentrés de la façon la plus étroite entre les mains du commandant qui, pour l'ordinaire, délègue son autorité à l'officier en second. A l'inverse de ce qui se passe dans les régiments, où un gradé quel qu'il soit, du caporal au colonel, peut infliger une punition, dans la marine aucun gradé, voire même aucun officier, ne punit directement un matelot. Il se borne à faire inscrire le délinquant sur le fameux cahier de punitions, détenu par le capitaine d'armes, en faisant mention de la faute commise et des circonstances qui l'ont accompagnée. C'est à l'officier en second à régler lui-même la punition, son genre, ainsi que sa durée. On gagne, à l'emploi de ce système, d'avoir une répression plus uni-

forme, une régularité plus grande dans le tarif des punitions, puisque le même officier distribue chaque jour les peines encourues. Sa connaissance plus complète de l'équipage lui permet aussi d'épargner un brave garçon pour une peccadille et de « saler » pour le même fait un habitué du peloton, un abonné de la barre de justice. Les navires ont, comme la société, leurs récidivistes qu'il importe de tenir de près, et à qui la main de fer de l'autorité doit être montrée sans cesse, sous peine de s'exposer à des désordres graves.

D'ailleurs le droit de réclamation est très largement exercé. Quand le soir, après le branle-bas, le peloton de punition a été mis à l'appel, que le capitaine d'armes l'a fait aligner selon l'ordonnance, en bon maître de mousqueterie qu'il est, chaque homme puni est autorisé à faire valoir ses réclamations auprès du commandant en second. Dire que ce dernier les admet souvent ne serait pas la vérité, quel est le collégien puni qui n'a pas trouvé et affirmé « qu'il ne l'avait pas mérité »? Les matelots, qui ne sont que de grands enfants, affirment presque toujours qu'on les a punis à tort. Si on les écoutait, il n'y aurait pas de peloton de punition, les quarts de vin ne sortiraient jamais du bidon, les fers seraient vides. Mais parfois on leur donne raison, on écoute leurs plaintes. Un peu d'indulgence ne messied point à l'occasion; cela produit aussi de bons effets. Il serait inhumain de se montrer inexorable: un navire n'est pas une maison de force.



LE PELOTON DE PUNITION.

Et maintenant la justice maritime. Elle est régie par un code spécial, dit *code de justice militaire pour l'armée de mer*, qui institue plusieurs juridictions, les unes à terre, les autres à bord.

Dans chacun des arrondissements maritimes se trouvent deux *conseils de*

guerre permanents, séant *à terre*, desquels relèvent tous les crimes et délits commis par les hommes appartenant à la marine, *non embarqués*. Les jugements d'un conseil de guerre sont soumis à la revision : en conséquence, deux *conseils de revision* sont établis, à Brest et à Toulon, pour statuer sur les recours introduits contre les sentences.

A côté de cette juridiction, il en figure une autre, également établie à terre, celle des *tribunaux maritimes permanents*. Tout crime et tout délit commis dans l'intérieur des ports et autres établissements de la marine et qui est de nature à compromettre soit la police ou la sûreté de l'établissement, soit le service maritime, est jugé par le tribunal maritime permanent.

A bord, la juridiction comprend deux sortes de conseils, dont les pouvoirs sont différents : 1° les *conseils de justice*; 2° les *conseils de guerre*.

Le conseil de justice est une sorte de tribunal de police correctionnelle, dont la composition est telle qu'il peut être formé sur presque tous les bâtiments de l'État, même sur ceux qui naviguent isolément. Il est chargé de juger les délits qui n'entraînent pas une peine au-dessus de deux ans de prison. Les jugements des conseils de justice ne sont soumis à aucun recours. Le président, qui donne lui-même l'ordre de poursuivre, peut présider ce conseil, il est assisté de quatre juges. C'est, on le voit, un conseil de famille pour juger les délits peu graves : les vols au-dessous de 40 francs, les manquements graves à la discipline, le refus d'exécuter un service, etc.

Le conseil de guerre a la mission de punir tous les délits qui entraînent plus de deux ans de prison et aussi tous les crimes. Il est présidé par un capitaine de vaisseau assisté de six juges, officiers subalternes. Ses jugements peuvent être attaqués en revision devant un conseil formé d'un officier général président et de quatre juges, officiers supérieurs. La juridiction des conseils de guerre de bord s'étend sur tous les individus embarqués, quel que soit leur grade, la composition du conseil variant suivant la situation hiérarchique de l'inculpé.

Les conseils de guerre connaissent de tous les vols supérieurs à 40 francs, de tous les crimes quelconques et ils leur appliquent les peines édictées par le code pénal ordinaire et le code d'instruction criminelle. Ils connaissent encore de toutes les voies de fait ou menaces envers les supérieurs, des cas de désertion en temps de paix ou de guerre, des rébellions, etc., et ils prononcent pour ces fautes les peines prévues par le code de justice militaire pour les armées de terre. Ils jugent enfin les manquements d'un ordre purement maritime, lesquels sont énoncés dans le code spécial de justice militaire pour les armées de mer.

Un vaisseau de guerre étant une portion du territoire français, puisque le pavillon tricolore flotte à sa poupe, ceux qui ont la charge de le commander ou simplement de l'armer assument vis-à-vis du pays une haute responsabilité. Les législateurs ont donc édicté contre les marins coupables de faiblesse ou d'impéritie un code sévère, dont la lecture est faite pour montrer la grandeur de la profession de marin.

Les conseils de justice et les conseils de guerre sont tenus à bord, soit dans la salle à manger du commandant, soit dans le carré des officiers, suivant que telle ou telle de ces deux pièces se prête mieux à sa transformation en salle d'audience.

Le président et les juges sont assis autour de la table recouverte du traditionnel tapis vert, ils sont en armes, portent les épaulettes, et restent couverts, la tête coiffée du chapeau de grande tenue. Le commissaire du gouvernement se place à gauche, le greffier un peu de côté à droite. L'audience est publique, l'équipage peut y assister. Le prévenu est introduit « libre et sans fers », mais escorté d'hommes de garde. Il est assisté d'un défenseur. Devant les conseils de justice, le défenseur est facultatif, l'inculpé peut se défendre lui-même ; devant les conseils de guerre, le défenseur est obligatoire. Si personne ne s'offre de bonne volonté pour remplir cette fonction délicate, le président désigne un avocat d'office. En France il n'est pas rare que les prévenus se fassent défendre par un des avocats du barreau des ports ; hors de France, la défense est souvent acceptée par les fourriers, gens diserts et « lettrés ».

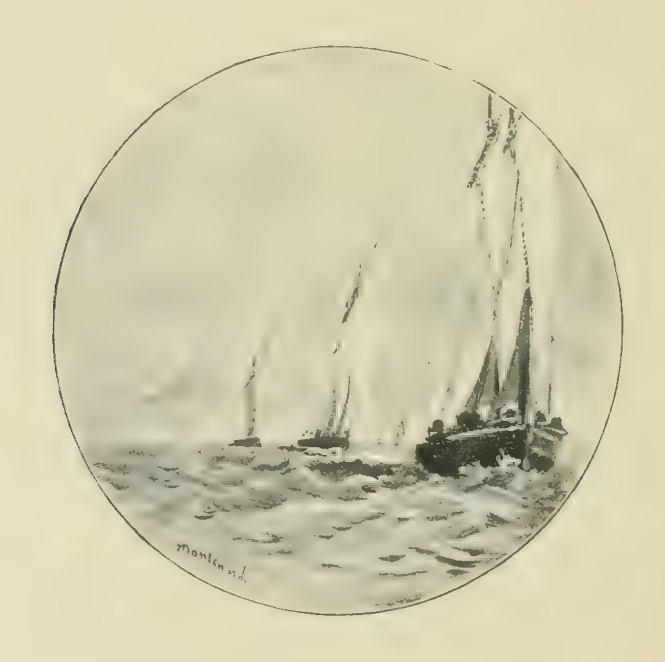
Les jugements des conseils sont exécutoires à bord. Un homme condamné à mort serait fusillé sur le gaillard d'avant. La dégradation, entraînée par le prononcé des peines graves comme la réclusion, les travaux publics ou les travaux forcés, est exécutée sur le pont, en présence de l'équipage rassemblé en grande pompe pour entendre la lecture du jugement. Cette lecture achevée, le commandant du navire fait ouvrir le ban par les tambours et les clairons, puis, s'adressant au condamné : « Un tel, vous êtes indigne de porter les armes, au nom du Peuple français nous vous dégradons ! » Un sous-officier s'approche alors du condamné, lui arrache tous ses insignes militaires, ainsi que ses boutons d'uniforme. Si le condamné est officier, son épée est brisée et jetée sur le pont devant lui. Après quoi le commandant fait fermer le ban.

On se trompe généralement beaucoup sur la rigueur de la discipline observée à bord de nos vaisseaux de guerre. On prononce souvent à son sujet le mot de discipline de fer. On la suppose plus sévère que celle de l'armée, et on attribue à son extrême dureté la belle tenue intérieure de notre flotte. L'erreur est

grande. Cette discipline, pour être ferme, n'est point si dure qu'on paraît le croire. On sait l'adoucir quand il convient, la faire fléchir quand il le faut.

Les conditions mêmes de la vie de bord imposent, avant tout autre sentiment, celui du respect : respect des navires, respect des officiers, respect des sous-officiers. Le matelot nouvellement embarqué subit cette impression dès qu'il met le pied à bord. Il la conserve toujours; le temps ne fait que l'accentuer. Chaque jour il se rend mieux compte de l'ascendant légitime des officiers, de la confiance justifiée de l'équipage. Bientôt l'échange journalier des dévouements mutuels fait naître en lui des sympathies pour les personnes, et il acquiert sans peine la persuasion intime que chacun est utile à tous et que les chefs sont les plus utiles de tous.

Cette persuasion intime a un nom dans notre langue française, toujours si claire : elle se nomme l'esprit militaire. Le marin est très vite imprégné de cet esprit spécial qui est l'âme d'une force organisée. Jamais il ne le perd. C'est là le secret de la forte et exacte discipline qu'on admire dans notre marine. On la croit fondée sur la crainte et la terreur des punitions. Elle repose simplement sur l'estime et le respect des inférieurs pour leurs chefs.





CANOT SALUANT L'AMIRAL DANS SA BALEINIÈRE.

CHAPITRE XVII

LE CÉRÉMONIAL MARITIME

Au pavillon tricolore, emblème sacré de la patrie, les marins rendent de solennels honneurs. Quand, à huit heures du matin, on le hisse à son poste et que le soir on le rentre, au coucher du soleil, une imposante cérémonie s'accomplit, rappelant à chacun que ce lambeau d'étoffe garde dans ses plis tout l'honneur de la France.

FANAL DE CÔTÉ.

Quelques minutes avant huit heures, le bâtiment qui commande les forces navales fait le signal de se préparer à arborer « les couleurs ». L'officier de quart de chaque navire fait rassembler la garde, qui vient s'aligner sur le pont au pied du grand mât faisant face à l'arrière; les factionnaires placés aux deux coupées chargent leur fusil d'une cartouche à blanc; le drapeau est frappé sur sa drisse; les timoniers se tiennent prêts à le hisser. Tout le monde prête attention, un religieux silence règne à bord, puis le vaisseau commandant amène son signal.

Envoyez! commande l'officier de quart : c'est le moment d'exécution.

Les couleurs montent lentement, majestueusement, les clairons et tambours sonnent et battent *au drapeau*, la garde présente les armes, les factionnaires déchargent leurs fusils ; la musique joue la *Marseillaise* ; tous les hommes qui se trouvent sur le pont, du commandant au dernier des novices, se tournent vers l'arrière et se découvrent jusqu'à ce que la bannière soit arrivée à sa place. Dès lors et aussi longtemps que les couleurs flotteront à la poupe au vaisseau, nul ne paraîtra sur le gaillard d'arrière sans porter la main à sa coiffure. Ainsi en a décidé une ordonnance de 1827 : « Les officiers porteront la main au chapeau en arrivant sur le gaillard d'arrière ; ils n'y paraîtront qu'en uniforme ; ils éviteront d'y former des groupes et ils se tiendront du côté opposé à celui qui sera occupé par le capitaine et l'officier de quart. Ce côté est celui du vent, quand on est à la voile, c'est celui de tribord quand on est à l'ancre. » Tribord est ainsi devenu le côté noble du vaisseau de guerre. La coupée de tribord est la coupée d'honneur, celle par où embarquent les grands personnages, les amiraux et les officiers, tandis que bâbord est réservé au personnel inférieur et sert aux mouvements du matériel. Même dans les embarcations, tribord est le côté d'honneur : on laisse toujours dans la chambre d'un canot le coin de tribord à l'officier le plus gradé ou le plus âgé, à la personne de marque que l'on accompagne. Si, au moment des couleurs, il se trouve sur rade un bâtiment d'une nation amie, il est d'usage de faire jouer, par la musique, l'hymne particulier de cette nation. C'est une politesse journalière qu'on se rend d'une marine à l'autre.

Le soir, c'est avec la même pompe qu'on fait rentrer le pavillon, les clairons sonnent encore, les fusils partent de nouveau et la sonnerie de clairon *au drapeau* retentit une nouvelle fois.

En France les navires de commerce ont le même pavillon que les navires de guerre, contrairement à ce qui se passe en Angleterre, en Allemagne, en Russie et en d'autres pays. Nos trois couleurs sont l'emblème de la nation et elles abritent aussi bien celui qui court les mers pour trafiquer et s'enrichir, que celui qui navigue pour faire respecter les droits de chacun et sauvegarder l'honneur du pays. Les bâtiments de guerre ne sont distingués des navires marchands que par une mince banderole tricolore, appelée *flamme*, qu'ils portent à la tête du grand mât.

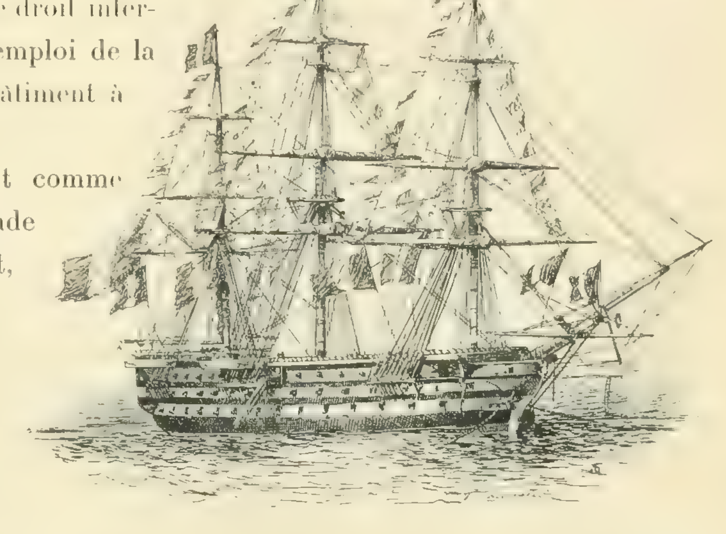
Lorsque le bâtiment est en pleine mer, isolé du reste du monde, il est inutile de déployer le pavillon. Mais qu'une voile paraisse à l'horizon, aussitôt le timonier prévient le commandant, qui juge s'il faut arborer les couleurs. Si le

La lecture de la sentence au Conseil de guerre.


Léon Couturier

navire en vue à les siennes, les convenances et les lois internationales veulent qu'on fasse flotter le pavillon. C'est le moyen de se reconnaître. De plus, un bâtiment de commerce rencontrant un vaisseau de guerre le salue en abaissant trois fois son enseigne. Le bâtiment de l'État ne rend point cette politesse de la même manière, il n'amène qu'une fois son pavillon; mieux encore, il se contente d'amener sa flamme de guerre.

Quand, dans les eaux territoriales, un bâtiment de guerre porte ses couleurs, il peut obliger le navire qu'il rencontre à arborer les siennes. Pour ce faire, il tire un coup de canon à poudre qui sert de *semonce*. Cela s'appelle *assurer* le pavillon. Si le bâtiment rencontré n'obtempère pas à cette semonce, il s'expose à recevoir des boulets dans sa mâture. Le droit international permet en ce cas l'emploi de la force, pour contraindre un bâtiment à faire connaître sa nationalité.



ANCIEN PAVOIS.

Les officiers généraux ont comme marque distinctive de leur grade un pavillon national qui se met, pour l'amiral de France au grand mât, pour le vice-amiral au mât de misaine, pour le contre-amiral au mât d'artimon. Dans sa bande bleue, le pavillon de l'amiral a cinq étoiles blanches, celui du vice-amiral trois, celui du contre-amiral deux. Si des officiers généraux du même grade se trouvent dans la même escadre, ils portent écrit sur leur pavillon le numéro qu'ils ont dans la liste d'ancienneté.

Le capitaine de vaisseau qui commande une réunion de bâtiments, une division, porte au grand mât un *guidon* aux couleurs nationales : c'est un pavillon à deux pointes.

Quand ces pavillons sont arborés pour la première fois lors de la prise de possession d'un commandement, ou quand ils sont amenés définitivement, à la fin d'un commandement, ils reçoivent des honneurs spéciaux dont la célébration ne manque pas de grandeur. Les hommes de l'équipage sont debout sur les vergues ou répandus sur les passerelles et superstructures, d'où ils acclament leur nouveau chef par les cris de « Vive la République! » les tambours et clai-

rons battent et sonnent *aux champs*, le canon tonne : dix-sept fois avec cinq cris pour un amiral de France, onze fois avec trois cris pour un vice-amiral, neuf fois avec deux cris pour un contre-amiral.

Le Président de la République est reçu, lors d'une visite officielle à bord d'un navire, avec un cérémonial du même genre. Dès qu'il met le pied sur l'échelle, on hisse au grand mât son pavillon particulier, qui est tricolore avec ses initiales en lettres d'or dans la bande d'étoffe blanche. La salve est de 21 coups et les cris de « Vive la République ! » sont au nombre de sept, les hommes sont envoyés dans la mâture ; tous les navires présents s'associent à la manifestation en rendant les mêmes honneurs.

Les ministres de la marine et de la guerre ont droit à dix-neuf coups de canon, les ministres des autres départements à dix-sept.

Aux maréchaux de France, aux généraux, aux ambassadeurs de la République, aux consuls généraux et consuls, aux gouverneurs de nos colonies venant à bord officiellement, les règlements accordent des honneurs maritimes calqués sur ceux que l'on vient d'énumérer, et variant naturellement avec la qualité des personnages et l'importance de leurs fonctions.

Pour qu'un salut soit bien fait, il faut que les coups se suivent à intervalles parfaitement égaux, aussi l'officier qui le dirige se sert-il souvent d'une montre à secondes. Autrefois, sur les navires en bois qui étaient garnis de très nombreux canons, les coups se succédaient rapidement, il n'y avait d'autre intervalle entre eux que le temps nécessaire pour commander alternativement : « Tribord, feu ! Bâbord, feu ! » Aujourd'hui les canons étant en très petit nombre — et les petits calibres devant être seuls employés pour les saluts, — l'intervalle est plus long et le salut plus lent : qu'on ne croie point que cela soit un défaut ; bien au contraire, le salut y gagne en majesté. Dans notre marine (à la suite de quelques accidents survenus par suite de trop de précipitation dans le tir) on a adopté dix secondes pour l'intervalle d'un coup à l'autre. Nos saluts ont ainsi une fort bonne allure. S'il faut observer une régularité absolument mathématique dans le tir d'une salve d'honneur, il faut aussi éviter les coups doubles, les détonations simultanées, dont l'effet est pitoyable ; si le salut nécessite le déploiement d'un pavillon en tête de mât, on doit prendre grand soin de le faire largement déployer, puis de le rentrer lentement, et avec solennité, une fois le salut achevé.

Au jour des grandes fêtes, comme la fête nationale, de même que pour la visite du chef de l'État, les navires se pavoisent, c'est-à-dire qu'ils se couvrent, à tous leurs mâts, des pavillons multicolores qui servent à faire les signaux ordinaires. Du soir au matin l'étamine flotte dans les airs et ses vives couleurs

mettent une note gaie au milieu de la sévérité des mâtures et de la lourdeur des coques. Le bleu, le rouge, le jaune, le blanc se marient dans un emmêlement de flammes, de trapèzes et de carrés. Le pavois étant un signe de réjouissance, on fait généralement le même jour des salves d'artillerie, l'une le matin quand on arbore les couleurs, la seconde à midi, la troisième au coucher du soleil. Au vingt et unième et dernier coup de ce dernier salut, tous les pavillons doivent disparaître à la fois ; la rade entière se dégarnit de ses joyeuses guirlandes et de ses banderoles éclatantes.

CUIRASSÉ FAISANT UN SALUT.

Les honneurs à rendre à des pavillons ou à des souverains étrangers, à leurs amiraux, à leurs ministres, les saluts à échanger entre nations amies constituent un véritable code, qu'il est prudent de bien connaître et de suivre à la lettre, car tout manquement est grave en pareille matière.

De nos jours l'observance de ce code ne rencontre pas de difficultés. Tous

les pays se sont mis d'accord pour régler ces questions d'étiquette. Dans les siècles passés, les choses n'allaient pas si commodément. Les Anglais, venus les premiers comme peuple maritime, s'étaient arrogé une certaine suprématie sur mer. Ils prétendaient même à une domination exclusive sur les mers britanniques. Les Hollandais, qui, comme puissance navale, avaient marché rapidement sur les traces des Anglais, n'admirent point cette prétention ; ils firent proclamer, dans un ouvrage célèbre de Hugo Grotius intitulé *Mare liberum*, le principe de la liberté des mers. A quoi l'on répondit, de l'autre côté du détroit, par le *Mare clausum* du jurisconsulte Selden. C'était l'heure où Richelieu créait notre marine militaire. Il appuya donc les revendications des Provinces-Unies et commença par établir pour le salut du pavillon — expression extérieure de ces prétentions diverses — des règlements qui mettaient la France sur le même pied que les autres nations maritimes. Ce salut consistait à amener le pavillon tout bas, à le plier, comme on disait alors, et à carguer en même temps certaines voiles hautes, telles que les perroquets.

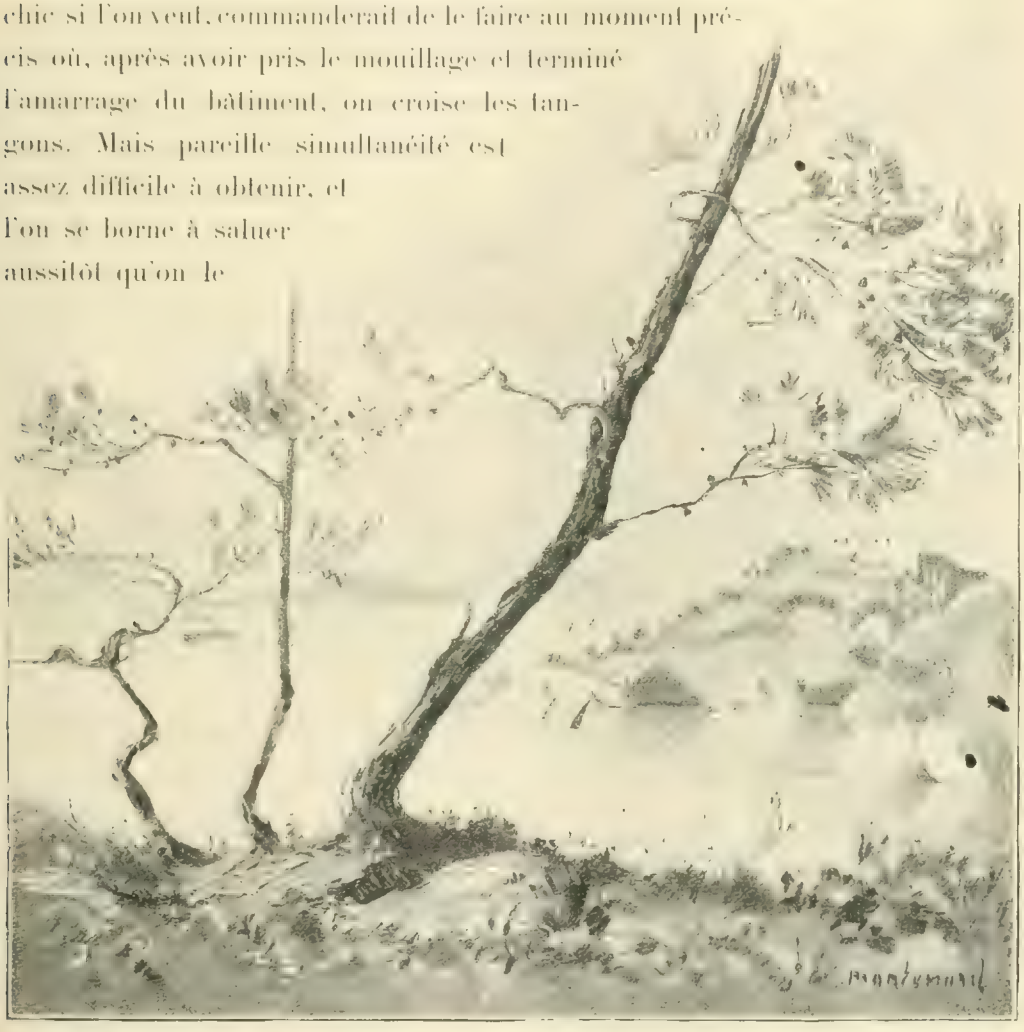
Lorsque nos succès sur mer nous eurent donné plus d'audace et plus de confiance, nos chefs d'escadre ne se soumirent point à cette égalité du pavillon, posée en principe par Richelieu. Tourville ayant rencontré en mer une escadre espagnole exigea d'elle le salut dû au pavillon de Sa Majesté Très-Chrétienne. L'amiral Papachin n'y voulant pas consentir, un combat très vif s'engagea entre les deux escadres; au bout de trois heures, l'Espagnol, écrasé, se résigna au salut, que Tourville lui rendit scrupuleusement.

Les prétentions à la préséance maritime étaient donc singulièrement regrettables, puisqu'elles aboutissaient à de pareils incidents. On devait vivement souhaiter la venue d'un régime où toutes les nations auraient des droits équivalents à la possession de la mer, qui mène partout et qui n'est à personne. Il fallut un siècle pour atteindre ce progrès.

Actuellement c'est à coups de canons que les marines modernes se congratulent. Quand un navire arrive dans un port étranger, il doit faire un salut de vingt et un coups de canon, en même temps qu'il déploie à la tête de son grand mât le pavillon de la nation dont il est l'hôte momentané. Cela s'appelle saluer la terre. Les navires qui ont moins de six canons sont seuls exceptés de cette règle absolue, adoptée après une entente universelle.

Mais une précaution est indispensable à prendre avant d'envoyer le salut : il faut s'assurer si le port où l'on se trouve est en état de le rendre, c'est-à-dire s'il a des batteries armées et prêtes à faire feu. Saluer sans que le salut puisse être rendu serait un excès de politesse intempestif qui pourrait passer pour de l'humilité.

Il va sans dire qu'en mouillant devant un port de guerre, point n'est besoin de s'assurer à l'avance si le salut sera rendu ; il serait même irrévérencieux d'envoyer un officier auprès du commandant de la place pour lui demander s'il est en mesure d'exécuter une salve de vingt et un coups de canon. Dès que l'ancre est au fond, on peut tirer le premier coup. L'élégance, le chic si l'on veut, commanderait de le faire au moment précis où, après avoir pris le mouillage et terminé l'amarrage du bâtiment, on croise les tangons. Mais pareille simultanéité est assez difficile à obtenir, et l'on se borne à saluer aussitôt qu'on le



LE CAP BRUN, PRÈS TOULON.

peut. La terre rend le salut coup pour coup. Sur le navire on compte attentivement. Un coup de moins serait l'objet d'une réclamation opiniâtre, qui sait ? peut-être un *casus belli*.

S'il se trouve sur la rade un pavillon d'amiral, le navire qui vient de mouiller doit saluer la marque distinctive de cet officier général. Quelquefois il arrive qu'on salue un amiral présent sur rade avant même de saluer la terre. Mais ce procédé est

incorrect. Il semble que le premier hommage doive être rendu à la Nation chez qui l'on se présente. Des conventions internationales ont établi, comme il suit, le nombre de coups de canon attribué à un marin étranger suivant son grade :

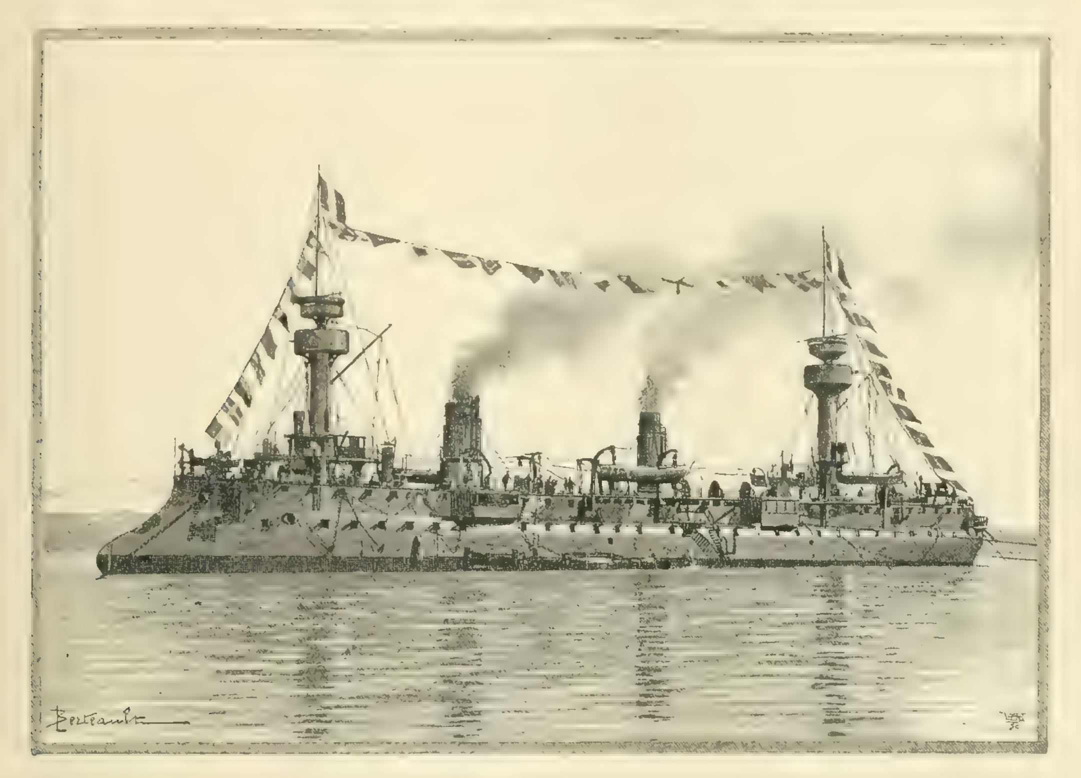
A l'amiral	19	coups.
Au vice-amiral pourvu d'une commission d'amiral	17	—
Au vice-amiral commandant en chef	15	—
Au vice-amiral en sous-ordre	13	—
Au contre-amiral commandant en chef	13	—
Au commodore, grade qui existe dans certaines marines, intermédiaire entre capitaine de vaisseau et contre-amiral	11	—

En définitive on donne, à grade égal, deux ou quatre coups de canon de plus à un amiral étranger qu'à un amiral de sa nationalité. C'est là simplement un acte de politesse. Dans ce cas encore, le pavillon du pays auquel appartient l'amiral est déployé en tête du grand mât pendant toute la durée du salut. Jadis on avait pour coutume de hisser en même temps le grand foc; cela marquait d'une façon plus nette que la salve était tirée en l'honneur d'un chef maritime, mais l'usage s'en est perdu. D'ailleurs, sur nos cuirassés modernes, sans mâture et sans voiles, on doit se borner à échanger seulement des coups de canon.

L'échange est fait coup pour coup. Les règlements le veulent, la politesse la plus simple l'exige. Il serait grave et offensant de ne pas s'y conformer. Témoin l'incident que voici. En 1887, la reine Victoria était venue passer quelques semaines d'hiver à Cannes, en quête du radieux soleil de la Provence. L'escadre anglaise de la Méditerranée, commandée par son fils le duc d'Édimbourg, avait quitté son mouillage habituel de Malte pour celui de Cannes, afin de saluer sa souveraine et de lui faire, pendant son séjour, comme une imposante garde d'honneur. Le gouvernement français, voulant s'associer officiellement aux manifestations de sympathie adressées à la reine Victoria, dépêcha aussitôt à Cannes deux cuirassés, le *Richelieu* et le *Courbet*.

Partis un soir de Toulon, les deux navires se présentaient devant Cannes, vers huit heures du matin. A quelques centaines de mètres du rivage étaient mouillés quatre grands cuirassés anglais, et, parmi eux, le *Colossus*, portant le pavillon d'amiral. Arrivé à bonne distance de ce groupe de navires au mouillage, le *Richelieu* fait un salut de dix-neuf coups en arborant à son grand mât les couleurs d'Angleterre, il continue sa route suivi du *Courbet*, diminue de vitesse, s'approche des Anglais, défile tout près d'eux en arrondissant son évolution, gagne le mouillage du golfe Juan... sans que le moindre coup de canon tiré du *Colossus* ou d'un autre vaisseau vienne lui accuser récep-

tion de la politesse qu'il a faite.... Grand émoi dans notre escadre, à la suite de cet étrange procédé de marins qui doivent être au courant des usages maritimes. Le commandant du *Richelieu* en réfère à Paris, le ministère en entretient l'ambassade d'Angleterre. L'ambassadeur répond qu'il y a eu un malentendu, un oubli, que le *Colossus* n'a pas assez de canons pour saluer; bref il s'excuse; mais l'excuse ne suffit point. De l'escadre en effet l'émotion a gagné le public, qui fait mine de prendre l'aventure au tragique. Dans tous les journaux il n'est



NOUVEAU PAVOIS.

question que de l'injure faite à notre pavillon : on s'excite, on s'enflamme, on est prêt à partir en guerre. La presse anglaise rejette toute la faute sur le prince : elle insinue, elle dit même clairement qu'on doit lui retirer son commandement.... Finalement, pour donner satisfaction à l'opinion publique, on se résigne, en haut lieu, à un compromis. Il est décidé que le prince ira prochainement avec un de ses navires passer quelques heures à Toulon, qu'il saluera, dès son arrivée, la terre de France, puis le pavillon du vice-amiral commandant l'escadre française, qu'il rendra visite au préfet maritime du premier port de guerre français, et qu'ainsi on estimera qu'il aura fait amende honorable envers la France.

Tout se passa de la sorte : le 17 juin 1887, le cuirassé l'*Audacious* vint à

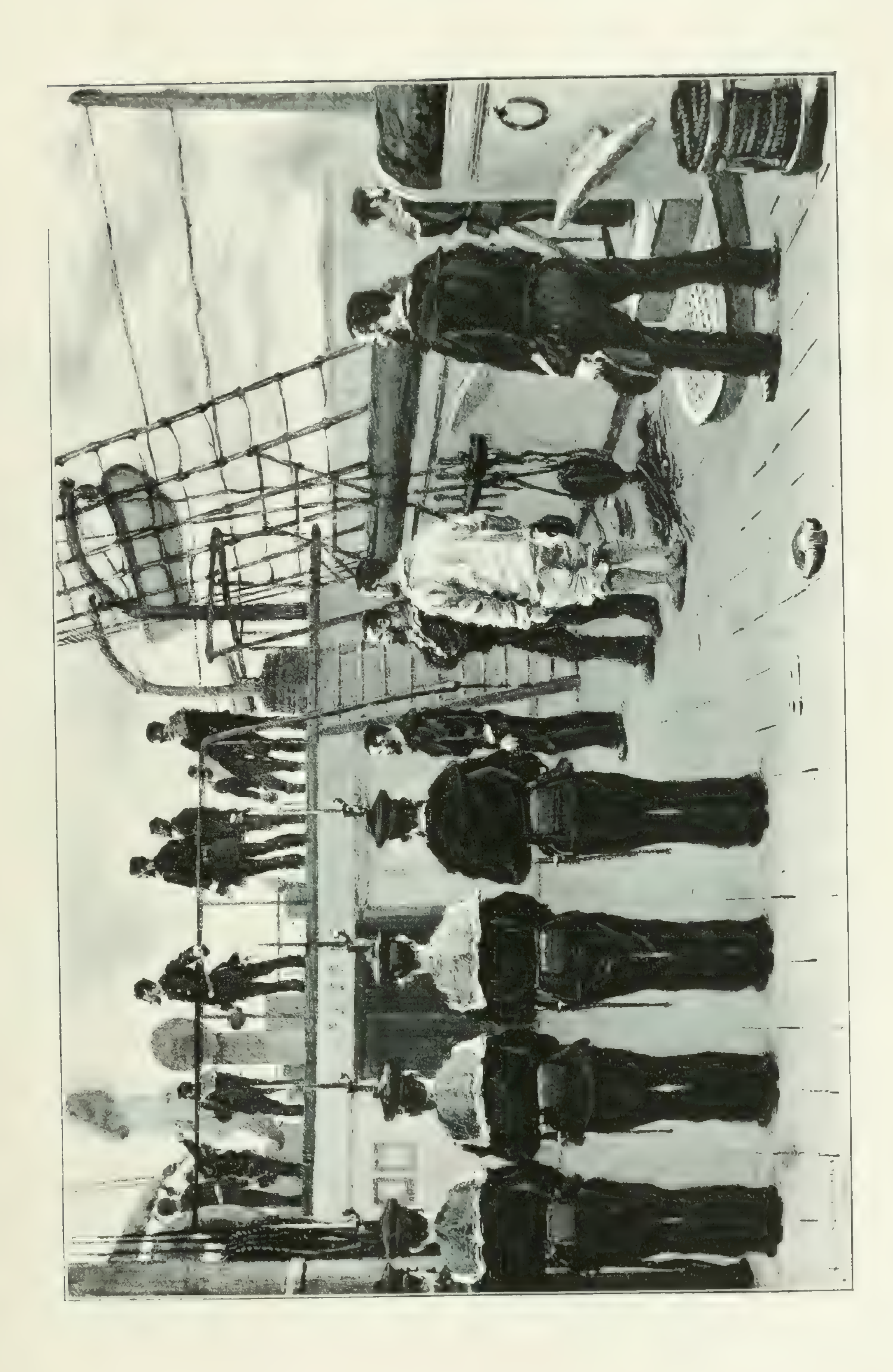
Toulon avec le duc d'Édimbourg. Son Altesse Royale remplit tout le programme, saluts, coups de canon, visites, compliments, après quoi Elle reprit la mer. Il était désormais prouvé qu'on ne pouvait pas impunément enfreindre les règlements maritimes, même si l'on était prince de la maison d'Angleterre.

Dans la vie de tous les jours, il est rendu des honneurs aux officiers de terre ou de mer quand ils montent à bord ou qu'ils en partent. Bien entendu, au moment où ils passent devant les factionnaires des échelles, ceux-ci leur présentent ou leur portent les armes; en outre, ils franchissent la coupée entre une haie formée de deux hommes de garde pour les officiers subalternes, de quatre pour les officiers supérieurs, de six pour les officiers généraux. En arrière de cette haie se tiennent l'officier de quart, l'aspirant de quart et le maître de service. Quand le personnage gradé paraît à la coupée, l'officier salue et commande : *Sur le bord !* Les hommes de garde prennent l'immobilité et font le salut militaire, tandis que le maître de quart donne un coup de sifflet. Les honneurs sont donc rendus... par un coup de sifflet, ne vous en déplaise! La durée de ce coup de sifflet est d'ailleurs proportionnée au nombre des galons ou à l'importance des broderies de celui pour qui l'on *passe sur le bord* : pour un amiral ou un général, les trilles de l'instrument redouté des comédiens se prolongent respectueusement en longues modulations, pour un enseigne ou un sous-lieutenant, c'est un petit coup sec, hâtif et précipité.

L'officier, l'aspirant, le maître, les hommes de garde ne sont pas seuls à rendre ces honneurs : le capitaine d'un navire n'entre ni ne sort sans être salué à l'échelle par son second; l'amiral dérange le commandant de son navire, son chef d'état-major, son aide de camp, son aspirant de majorité, sans préjudice des autres personnes ci-dessus désignées. Ce déploiement d'escorte a sa raison d'être. L'étiquette n'est pas toujours puérile, bien qu'elle tienne à de petites choses : ces petites choses ont une sérieuse conséquence, elles ajoutent au prestige des chefs et contribuent au maintien de la bonne et exacte discipline....

L'officier de quart est tenu de recevoir à la coupée les visiteurs de marque qui se présentent à bord. Il les fait introduire par un timonier auprès du commandant ou de l'amiral après leur avoir fait décliner leurs noms et qualités. On cite souvent la réponse faite par un lieutenant de vaisseau, de quart sur une frégate au mouillage de Hong-Kong. Un monsieur assez jeune, élégamment vêtu, accoste la frégate dans une embarcation de passage. Il monte à bord, salue et, s'adressant à l'officier venu à sa rencontre, lui débite, sans reprendre haleine, le boniment suivant : « Le vicomte Arthur de T..., licencié en droit, vice-consul de France, chargé du Consulat de France à Macao, secrétaire de la Commission

« Les Couleurs ». — Huit heures du matin.



instituée pour le règlement des indemnités de la guerre de Chine, actuellement de passage à Hong Kong ». A quoi l'officier riposte sans se décontenancer : « Eugène Aristide Victor K..., lieutenant de vaisseau de première classe de la marine française, embarqué sur la *Melpomène*, chevalier de la Légion d'honneur, chargé de la cale et du faux pont, actuellement de quart ». Et les deux interlocuteurs se serrent vigoureusement les mains.

La nuit, les hommes de garde, pour venir à la coupée, sont munis d'un fanal afin d'éclairer la route du personnage arrivant ou partant ; leur nombre est de deux, quatre ou six, suivant le cas. Au commandement de : *Sur le bord !* le maître siffle, on se découvre, on se salue, c'est la répétition de ce qui se fait dans le jour.



VISITE
A BORD D'UN CUIRASSÉ.

Dans les canots, les usages déterminent la place de chacun ; l'angle de tribord si l'on est à l'aviron, l'angle de côté du vent si l'on est à la voile, appartiennent au plus gradé ou au plus ancien des officiers. Un canot à la rame rencontre-t-il un canot d'officier supérieur, on *lève-rames*, c'est-à-dire qu'on pose les avirons horizontalement et qu'on les laisse immobiles jusqu'à ce que le supérieur ait rendu, par un coup de casquette, cette politesse à coups d'avirons. Si l'on navigue à la voile, on file les écoutes. En d'autres termes, on cède le pas au supérieur que l'on rencontre.

Il reste encore à parler des honneurs funèbres rendus aux marins décédés à bord. De tout temps, ces honneurs ont été célébrés avec pompe. Dans son livre, souvent cité, le Père Fournier nous décrit ce qui se passait en ces circonstances sur les navires de Louis XIII. « Quelqu'un mourant, on le portera en haut sur le tillac, avec la croix portée par un garçon et le flambeau par un autre, où, en présence de tous ceux de l'équipage, l'aumônier fera réciter dévotement

les prières et offices des morts, lesquelles finies, après lui avoir jeté de l'eau bénite, on attache aux pieds du défunt une grosse pierre ou bien un boulet de canon ou quoy que ce soit de pesant, pour le faire couler à fond, puis on le jette ainsi, aval le vent, avec un tison de feu de même côté en amont vers le vent : au lieu de cloche on tire, par honneur, un coup de canon ou plusieurs suivant la qualité du défunt. Sur la Méditerranée, on ne tire point, si ce n'est pour le capitaine. » La tradition des funérailles imposantes s'est perpétuée jusqu'à nos jours dans la marine. Si l'on est en rade, c'est au cimetière du pays que l'on porte les morts. Si l'on est en mer, loin de toute côte, à grande distance d'une relâche, c'est aux flots insondables que l'on confie le corps du défunt. Fixé sur une simple planche ou couché dans un cercueil, le pauvre corps raidi est recouvert du drapeau tricolore. Un lourd morceau de fer est attaché au linceuil, pour donner du poids et faire couler plus vite au fond de l'abîme le lugubre fardeau. L'heure de la cérémonie venue, l'aumônier dit les dernières prières; à son défaut, un matelot récite l'Oraison dominicale et l'*Ave Maria*; puis le corps est processionnellement monté sur le pont. On l'approche d'un sabord. Les assistants font un signe de croix. Le commandant, sans mot dire, sans élever la voix, indique d'un geste qu'on peut terminer. On soulève le haut du cercueil. Une simple poussée suffit. Le corps tombe au dehors. Le flot s'entr'ouvre et se referme. Tout est fini.... « Son âme est à Dieu, son corps à la mer. »

Pour un simple matelot, un détachement de dix hommes est commandé, il fait un cortège officiel au camarade qui s'en va, l'équipage est rangé sur le pont, et, lors de l'immersion, le pavillon et la flamme sont mis en berne, c'est-à-dire descendus à mi-mât. Lors du décès d'un maître, un détachement de vingt hommes est formé pour prendre les armes et faire trois décharges de mousqueterie. Les officiers sont accompagnés d'un détachement plus nombreux et leur immersion est suivie d'un certain nombre de coups de canon, réglé d'après leur grade. Pour un commandant, les honneurs sont plus complets encore : le jour des obsèques, depuis le lever du soleil jusqu'à la fin de la cérémonie, les vergues sont mises en pantenne, c'est-à-dire inclinées sur le bord, perdant ainsi leur bel alignement horizontal; toute la compagnie de débarquement prend les armes, et le salut du canon est augmenté de deux coups. Tous les navires placés sous les ordres d'un amiral lui rendent à sa mort les honneurs prescrits pour un commandant; de plus, son bâtiment tire d'heure en heure un coup de canon.

La dernière cérémonie de ce genre a eu lieu au mois d'août 1885, quand le *Bayard*, à son retour de Chine, est venu débarquer aux Salins d'Hyères la

dépouille mortelle de l'amiral Courbet. L'escadre de la Méditerranée était là au grand complet, pour donner plus de solennité à cette journée de deuil. Après un service religieux célébré à bord du *Bayard* en présence des états-majors des différents navires, le cercueil du vainqueur de Son-tay et de Fou-Tchéou fut



L'IMMERSION.

embarqué dans une chaloupe, et conduit au port des Salins. Les canots, les baleinières de l'escadre, avec leurs pavillons en berne faisaient cortège à cette chaloupe.

Arrivés sur le quai de débarquement, les restes de l'illustre amiral furent portés au chemin de fer sur un affût de canon, escorté par les compagnies de débarquement en armes, et suivi par les officiers. On a fait, depuis, à Courbet de grandes et pompeuses funérailles. La patrie reconnaissante lui a décerné les honneurs qu'elle réserve à ceux qui ont bien mérité d'elle, et sous le dôme des

Invalides comme au cimetière d'Abbeville, on a rendu à sa mémoire d'éclatants hommages. Mais aucune de ces cérémonies ne valut en grandeur ce service tout simple célébré sur la plage aride des Salins, au milieu des matelots tristement attentifs, près des navires majestueux et impassibles, devant l'infini de la mer silencieuse.

Au nombre des honneurs funèbres, il faut ranger enfin les deuils religieux ou patriotiques. Le jour du vendredi-saint, à la mort du chef de l'État, ou dans d'autres grandes circonstances, la flotte met, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, ses vergues en pantenne, ses flammes à mi-mât, ses pavillons en berne. Des coups de canon sont tirés d'heure en heure, comme un glas funèbre, très impressionnant et très solennel.





REMORQUAGE DE CIBLES FLOTTANTES.

CHAPITRE XVIII

LES PORTS ET ARSENAUX

I. — LE PRÉFET MARITIME

STATUE DE NAPOLÉON A CHERBOURG.

Le littoral de la France est partagé en cinq arrondissements, qui ont pour chef-lieu l'un de nos ports de guerre, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Chacun de ces arrondissements est divisé en sous-arrondissements, ayant pour centre l'un de nos grands ports de commerce : Dunkerque, le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille. La Corse relève du cinquième arrondissement. Alger est le chef-lieu d'un commandement spécial, celui de la Marine en Algérie.

Le représentant immédiat du ministre de la marine dans chacun des cinq arrondissements est le vice-amiral, commandant en chef, préfet maritime. Cet officier général est donc, dans l'étendue de sa circonscription, la première autorité aux divers points de vue du recrutement de

l'armée de mer; de la police de la navigation et des pêches; de la direction supérieure de l'arsenal qui contient le chef-lieu de son arrondissement; du commandement en chef de cet arsenal et de la place forte qui le protège, dont il est le gouverneur désigné pour le temps de guerre; de la défense du littoral au moyen des forces navales mises à sa disposition; de l'administration des ressources financières que l'État consacre dans sa circonscription à la constitution de l'armée de mer; enfin de la direction des tribunaux spéciaux maritimes. Toutefois, s'il commande en chef les corps militaires de la marine et les navires stationnés dans son arrondissement, il n'a pas autorité sur les bâtiments faisant partie d'une escadre ou d'une division organisée; ainsi les navires des escadres qui viennent mouiller sur les rades de Toulon ou de Brest ne dépendent pas du préfet de ces ports. Mais, dès que ces bâtiments entrent dans l'intérieur de l'arsenal, ils passent sous sa coupe directe.

Le préfet maritime est assisté d'un chef d'état-major ayant le grade de contre-amiral ou de capitaine de vaisseau et d'un certain nombre d'officiers qui constituent l'état-major de l'arrondissement. Le chef d'état-major est le « bras droit » du préfet maritime, il transmet ses ordres à qui de droit, et peut même signer en son nom, mais seulement pour les ordres qui n'engagent aucune dépense, aucune responsabilité pécuniaire.

Il y a au centre de chaque arrondissement un certain nombre de chefs de service, placés sous les ordres immédiats du préfet. Ce sont : le major général, le commissaire général, le directeur des constructions navales, le directeur du service de santé, le directeur des défenses sous-marines, le directeur de l'artillerie, le directeur des travaux hydrauliques. Sont encore placés sous l'autorité directe du préfet : un général de brigade ou un colonel, pour commander les troupes de la marine, infanterie et artillerie, ainsi qu'un officier supérieur de la marine commandant le dépôt des équipages de la flotte.

Le rôle du préfet maritime est donc considérable. En dirigeant tous les travaux de l'arsenal, il assure la mise en état d'une partie des forces navales. Il prépare en outre la défense du littoral, puisqu'il doit être, en temps de guerre, gouverneur de la place forte ou du camp retranché qui entoure son port chef-lieu. Il est donc pendant la paix un organisateur et il deviendra pendant la guerre un général, général qui, à Toulon par exemple, n'aura pas moins de 40 000 hommes à commander, tant de la marine que de l'armée active et de l'armée territoriale.

Les préfets ont d'ailleurs les attributions et le rang de commandant de corps d'armée. Comme eux ils ont la plume blanche au chapeau et le liséré d'argent à la casquette de petite tenue. Leur pavillon, décoré de trois étoiles, porte deux ancres

en sautoir dans la partie blanche. Leurs appointements ne sont pas uniformes. A Toulon, qui a la qualité de grand port, ils touchent plus de 10000 francs, à Brest et à Cherbourg 35000, à Lorient et à Rochefort 30000. Chaque préfet habite un hôtel appartenant à l'État, qui contient des salons de réception plus ou moins vastes et plus ou moins riches, suivant les ports. Brest a la plus belle préfecture maritime.

II. LES ARSENAUX

Les arsenaux sont de vastes établissements dans lesquels se constituent d'une façon complète les forces de mer du pays. Les vaisseaux y sont construits; ils y sont entièrement équipés et ils ne doivent en sortir que quand ils sont munis de tout ce qui leur est nécessaire pour naviguer et pour combattre. On les y répare quand ils sont endommagés par le mauvais temps, par la vétusté ou par l'ennemi; enfin, on les y conserve pendant la paix.

On voit ainsi qu'un arsenal est une grande usine qui doit renfermer des chantiers, des ateliers de plusieurs sortes et des magasins proportionnés à son importance; qu'il a besoin d'être servi par une foule d'ouvriers intelligents, administré avec une parfaite régularité et gardé surtout avec vigilance; qu'il ne peut se passer d'un approvisionnement considérable, lequel doit être renouvelé au fur et à mesure des consommations; qu'enfin il doit être situé de manière à n'avoir rien à craindre de l'ennemi.

Sa création ou, au moins, son extension sont du ressort des *travaux hydrauliques*, branche du service général dirigée par des ingénieurs des ponts et chaussées détachés au service de la marine.

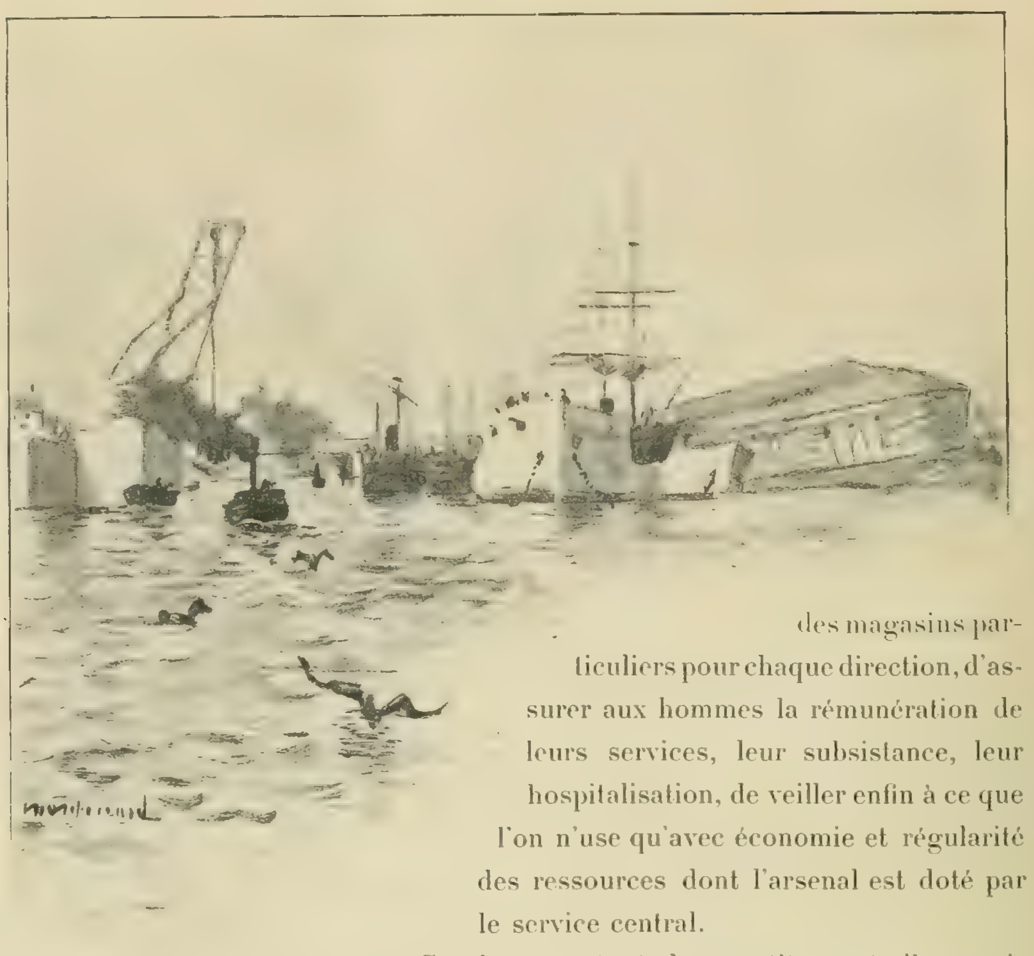
Comme usine destinée à constituer les forces navales, l'arsenal est divisé en trois directions principales :

1° La direction des *constructions navales*, qui construit les coques, les aménage et les pourvoit de tous les objets de matériel nécessaires à leur mission, sauf les armes, les cartes, les instruments nautiques, les vivres et certains objets consommables fournis par des établissements spéciaux;

2° La direction d'*artillerie*, qui prépare et entretient les armes de jet et les armes de main, en même temps que les affûts des canons et les munitions;

3° La direction des *défenses sous-marines*, chargée de fournir tout le matériel des différentes torpilles en usage à bord.

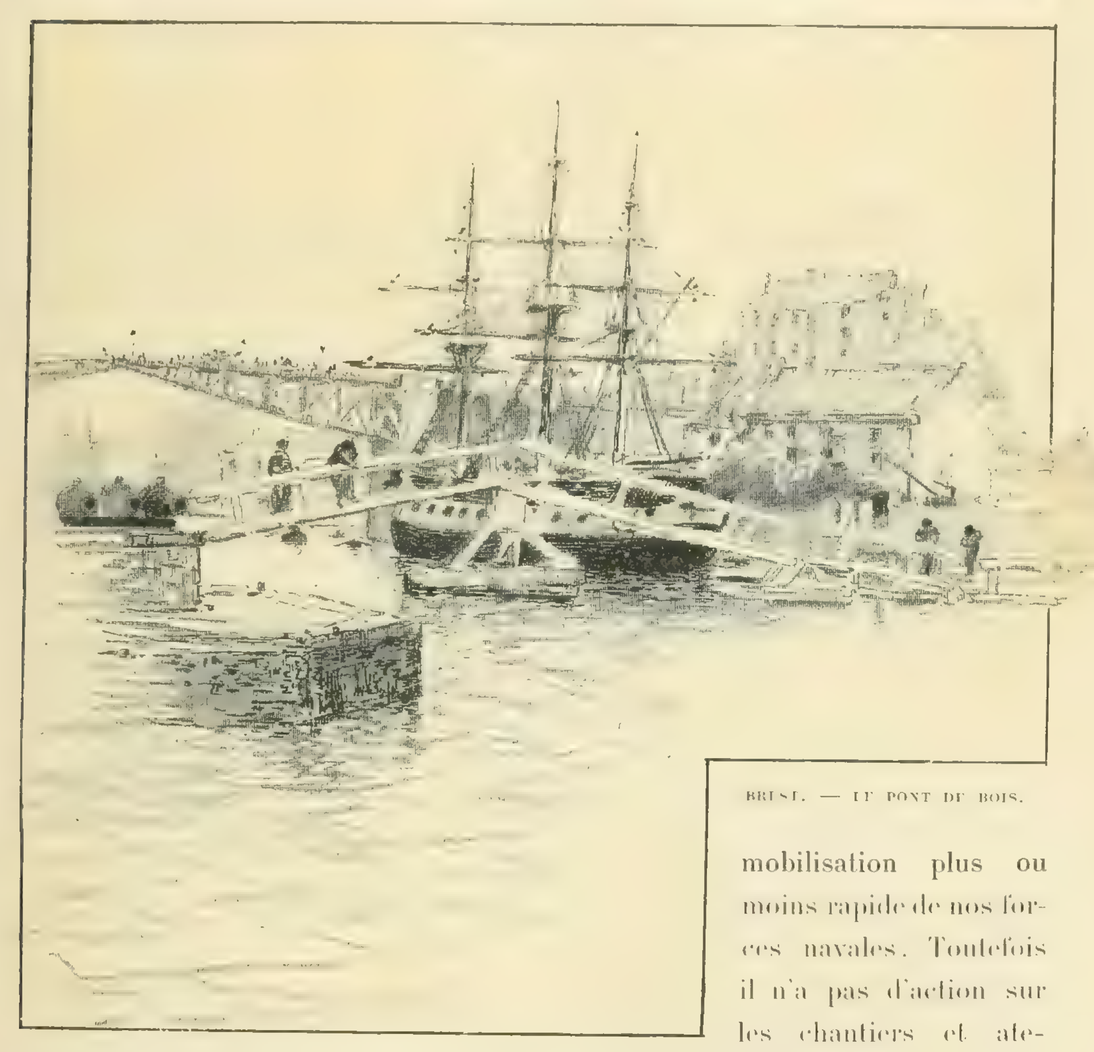
La force navale étant constituée, il faut l'approvisionner. Ce soin est dévolu au commissariat de la marine, dirigé par le commissaire général. Le rôle du commissariat est donc d'acquérir et de garder les objets consommables dans



des magasins particuliers pour chaque direction, d'assurer aux hommes la rémunération de leurs services, leur subsistance, leur hospitalisation, de veiller enfin à ce que l'on n'use qu'avec économie et régularité des ressources dont l'arsenal est doté par le service central.

Ce n'est pas tout de constituer et d'approvisionner une flotte, il faut encore la conserver tant qu'elle n'est pas en service actif à la mer, c'est-à-dire quand on juge à propos de la mettre en installations, en réparations, en réserve. Tout ce qui regarde la conservation des bâtiments est du ressort du major général de la flotte. Ce chef de service a toujours le grade de contre-amiral. Son autorité s'étend : 1° sur le service des mouvements du port, c'est-à-dire sur la garde et la conservation des navires désarmés; 2° sur les bâtiments en réserve, en essais, en armement, en désarmement, en réparations; 3° sur les bâtiments armés qui se trouvent éventuellement dans le port; 4° sur les bâtiments armés stationnant en rade. Il est en outre chargé de la garde militaire, de la sûreté, de la police générale de l'arsenal, de la surveillance des issues, etc. Il a pour le seconder un officier supérieur, ayant le titre de directeur des mouvements du port, un autre dénommé commandant du bâtiment central de la réserve; enfin son personnel de bureau se compose d'un capitaine de vaisseau, adjudant-major,

d'un capitaine de frégate, de deux ou trois lieutenants de vaisseau et de deux mécaniciens principaux, dont l'un est officier supérieur. Le service du major général est fort étendu, comme on le voit ; son importance est grande aussi. C'est sur lui que repose la disponibilité du matériel flottant, c'est-à-dire la



BREST. — LE PONT DE BOIS.

mobilisation plus ou moins rapide de nos forces navales. Toutefois il n'a pas d'action sur les chantiers et ateliers où se construisent et se réparent les bâtiments de la flotte, et certains officiers pensent que c'est une fâcheuse lacune de notre organisation. Ils voudraient que le major général devînt un *directeur général de l'arsenal*, et qu'il eût, de la sorte, pleine autorité sur les diverses directions qui concourent à produire, à armer, à équiper et à installer les instruments de combat. Cette combinaison aurait l'avantage de décharger le préfet maritime de la direction immédiate de l'arsenal et lui laisserait plus de loisir pour s'occuper de la défense et de la haute organisation militaire de son arrondissement.

Dans sa direction de l'arsenal, le préfet est d'ailleurs assisté d'un conseil d'administration qui éclaire ses décisions et qui se compose de tous les directeurs de l'arsenal, plus le directeur du service de santé, pour le règlement des questions intéressant son service.

Les divers ateliers et chantiers sont dirigés aux constructions navales par les ingénieurs du génie maritime, à l'artillerie par des officiers d'artillerie de marine, aux défenses sous-marines par des officiers de vaisseau, aux subsistances par des officiers du commissariat.

Les ouvriers des arsenaux sont civils. Aucun lien militaire ne les attache à la marine. Ils viennent volontairement offrir leur travail et peuvent s'en aller le jour qu'il leur plaît. Mais ils ont droit à une retraite après vingt-cinq ans de service. Leur nombre total est en 1893 de 23 217, ainsi répartis par port : Cherbourg, 4248; Brest, 6041; Lorient, 3990; Rochefort, 2602; Toulon, 6336.

Ces chiffres comprennent un certain nombre de journaliers, pris au fur et à mesure des besoins et licenciés dès qu'on n'a plus de travail à leur fournir; mais l'immense majorité se compose d'ouvriers, qu'on ne peut renvoyer que par décision ministérielle pour des faits déterminés, tels que vols, inconduite, etc., et qui sont ainsi de véritables fonctionnaires. Leur hiérarchie comprend les positions d'apprenti, d'ouvrier, de chef-ouvrier, de contremaître, de chef contremaître, de maître entretenu. Ils sont payés à la journée. Leur solde varie d'après leur situation hiérarchique et peut atteindre jusqu'à 6 fr. 80 par jour. Cependant, depuis quelques années, on cherche à substituer au payement par jour le payement à la tâche, afin de stimuler le zèle de ces fonctionnaires un peu trop contemplatifs, dont la principale préoccupation semblait être d'attendre et d'atteindre l'heure de la retraite. Les travaux des arsenaux de la marine avaient une réputation de lenteur malheureusement très justifiée et on pouvait mettre souvent ces retards fâcheux sur le compte de l'indolence des ouvriers. Étant payés à la tâche, leur intérêt leur commandera de travailler activement, et l'on ne verra sans doute plus des cuirassés demeurer neuf ans et même plus sur nos chantiers, tandis que les marines rivales pouvaient mettre en service un cuirassé en quatre ou cinq années.

Les retards apportés à l'achèvement de nos constructions ne devaient provenir que du manque de zèle d'ouvriers trop sûrs du lendemain. L'outillage de nos arsenaux ne pouvait pas être incriminé. Quiconque a eu l'ocasion de visiter ces établissements n'a pas manqué d'être frappé du grand nombre de moyens d'action qui y sont accumulés. Tous, il faut le dire, ne sont pas également riches. Rochefort, Cherbourg, Lorient sont moins importants que Brest, qui lui-même le cède à Toulon. C'est une visite bien intéressante que celle de notre grand port

de la Méditerranée. Seul, avec Cherbourg, il s'étale en largeur sur le bord de la mer, tandis que les trois autres sont situés le long d'une rivière, ce qui nuit à leur aspect d'ensemble. L'arsenal de Toulon occupe la moitié des bords d'une superbe rade qui peut contenir les flottes les plus nombreuses. C'est une véritable ville et des plus mouvementées. Les chantiers, les ateliers, les magasins, les hangars, les immenses bassins de radoub s'y touchent, et sans cesse on doit multiplier les uns et les autres, car les besoins du port augmentent chaque jour. Dès qu'on a franchi la porte d'entrée, on est frappé de l'activité qui règne. Le bruit des marteaux résonne sur le fer, les chaloupes à vapeur lancent leurs coups de sifflet stridents, les panaches de fumée s'élèvent au-dessus des toitures par les hautes cheminées. Les quais, aux assises de pierres, sont sillonnés par des rails laissant courir des wagons et des locomotives jusqu'aux portes des ateliers. Des chalands remplis de matériel sont déchargés au moyen de grues placées de distance en distance. Ici les canons, les boulets s'amoncellent en piles régulières, là les ancres sont rangées parallèlement, plus loin de gigantesques tas de charbon de terre mettent de grosses taches noires dans un paysage presque toujours éblouissant de clarté sous le beau soleil de la Provence. Et dans chaque coin des trois énormes *darses* qui forment ce vaste port, sont amarrés, tout près les uns des autres, des navires des genres les plus divers, vaisseaux cuirassés, transports, garde-côtes, avisos, torpilleurs, etc. Voici d'abord un navire à moitié gréé, ses mâts sont à demi guindés, mais l'équipage y est en pleine activité, des ouvriers y travaillent, la muraille extérieure est couverte d'échafauds pour les charpentiers, les calfats ou les tôliers, c'est un bâtiment en armement qui bientôt va prendre la mer. Il faut enfouir, caser, arrimer dans les profondeurs de ses flancs l'innombrable matériel nécessaire pour accomplir une campagne lointaine. A côté c'est un navire en désarmement. Le mouvement n'y est pas moindre, l'agitation n'y est pas moins vive, car il faut restituer un à un dans les magasins tous les objets qui avaient été pris avant le départ.

Et tout autour de ces navires s'entre-croisent dans un pêle-mêle pittoresque les canots, les remorqueurs, les chaloupes, les baleinières, les chalands, les citernes, tous allant et venant dans un sens et dans un autre. Une intensité de vie coule incessante à côté des géants de la mer, enchaînés le long des quais, immobiles, inoffensifs, semblables à de gros monstres marins captifs.

Les cinq arsenaux ne sont pas les seules usines que possède et administre le département de la marine. Il y a : d'abord l'arsenal de Saïgon et celui d'Haï-phong dans l'Indo-Chine; puis en France la fonderie de canons de Ruelle, dans la



Charente, qui utilise la force motrice fournie par la chute d'eau de la Touvre; les forges de la Chaussade, à Guérigny, dans la Nièvre, qui fabriquent des ancres, des chaînes et de grosses pièces de tôle; les ateliers d'Indret, sur un îlot de la basse Loire près de Nantes, où se construisent des machines à vapeur. A citer encore le polygone de Gâvres, près Lorient, où l'on étudie les canons, affûts, poudres, projectiles et plaques de blindage, et enfin le laboratoire central de l'artillerie établi à Paris et à Sévran-Livry, qui sert aussi à des études du même genre.

Les chantiers privés appartenant à des sociétés industrielles construisent, comme on le sait, pour le compte de l'État. Le Creusot livre des machines et des torpilleurs, la Société des forges et chantiers de la Méditerranée, de même que la Société des chantiers de la Loire et celle des chantiers de la Gironde fournissent des cuirassés de premier rang, des croiseurs et même de simples

embarcations à vapeur. La Compagnie transatlantique a construit récemment un croiseur dans ses usines de Saint-Nazaire. Les chantiers Normand, situés au Havre, produisent des navires légers et des torpilleurs dont on ne saurait



RADE DE LORIENT.

trop vanter les grands mérites. Enfin nombre d'usines travaillent au matériel d'artillerie de la flotte. Dans tous ces établissements, l'État détache un ingénieur ou un artilleur, pour surveiller les détails de la construction ou de la fabrication de ses commandes.

III. LES DÉPOTS DES ÉQUIPAGES DE LA FLOTTE

Cet organisme, appelé jusqu'en 1892 *Division* des équipages de la flotte, existe dans chaque port de guerre. Il est destiné à recevoir les hommes de l'inscription maritime ou du recrutement arrivant au service, à les habiller, et à les entretenir jusqu'à leur entrée dans une école de spécialités. Il reçoit également les matelots des spécialités sortant des vaisseaux-écoles et attendant un embarque-

ment, ainsi que les matelots quittant un navire pour une cause quelconque, supplément à l'effectif, désarmement, etc. C'est donc en réalité un *Dépôt* et c'est ce nom qu'on lui a donné. Les marins non disponibles, hommes à l'hôpital, en prison, en congé, comptent à ce Dépôt. Enfin c'est là que certains hommes font leur instruction, tels les infirmiers, les musiciens, les fourriers, les tambours et clairons.

Chaque Dépôt est commandé par un capitaine de vaisseau qui a pour état-major un capitaine de frégate et un certain nombre de lieutenants de vaisseau, les uns capitaines de compagnie, les autres chargés de l'habillement et du casernement. Le Dépôt de Lorient a pour annexe le bataillon des apprentis-fusiliers, dont le nom indique suffisamment la destination.

Les Dépôts sont établis à terre dans de grands bâtiments, nus et laids comme des casernes. A Toulon, cependant, ce sont de vieux vaisseaux hors d'usage qui servent de logement pour les marins. Un ancien navire, complètement gréé, est mis à la disposition du Dépôt pour servir à l'instruction nautique des hommes, sauf à Cherbourg où un mât, avec toutes ses vergues et ses agrès, est planté au milieu d'une cour sur un semblant de pont, avec bastingages, râteliers de manœuvres, taquets, etc.

IV. — LA RÉPARTITION DES FORCES NAVALES

L'arsenal livre le navire avec tout ce qui lui est nécessaire en fait de matériel, le Dépôt fournit l'équipage, et ainsi sont armés les différents bâtiments qui composent nos forces navales.

Celles que nous entretenons en ce moment sont :

L'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant ;

L'escadre de réserve de la Méditerranée ;

L'escadre de la Manche ;

Quatre divisions navales permanentes, dont l'une, dénommée division volante, détache chaque année un ou deux navires pendant l'été pour la protection de nos pêcheurs en Islande et à Terre-Neuve ;

Onze stations navales et stations locales aux colonies ;

Des bâtiments affectés à la surveillance des ports et des pêches de notre littoral ;

Des défenses mobiles dans les cinq ports de guerre, en Corse et en Algérie ;

Des navires affectés à des missions spéciales, transports pour les colonies, écoles navigantes ;

Des écoles flottantes ;

Des bâtiments en réserve.

Les escadres de la Méditerranée et de la Manche sont des forces permanentes immédiatement disponibles en cas de complications dans les mers d'Europe ; elles sont des écoles de tactique navale, d'évolutions, de manœuvres de tout genre pour les commandants et les officiers, elles sont des foyers de traditions maritimes et militaires et enfin, comme on l'a dit, de véritables *champs d'expérience* où tous les engins nouveaux de la guerre navale reçoivent la sanction d'essais pratiques et rigoureux. Les escadres ou divisions de réserve sont disponibles dans un temps légèrement plus long que les escadres actives, car elles ont des effectifs réduits qu'il faudrait compléter au moment de la déclaration de guerre, mais, comme les autres escadres, elles sont des écoles très utiles, où les capitaines, les officiers, les gradés et les équipages se forment à leur métier dans de très bonnes conditions.

Les divisions navales sont celles de l'Atlantique et de l'Extrême-Orient, commandées par un contre-amiral, celles de l'océan Indien et de l'océan Pacifique, commandées par un capitaine de vaisseau. Chacune d'elles comprend trois, quatre ou cinq navires de taille différente et graduée : grand croiseur, croiseur moyen, aviso, etc. Durant la paix, leur mission consiste à visiter les ports pour y montrer le pavillon, y entretenir des relations avec les commerçants nationaux, les autorités locales, les consuls, et y exercer certains droits de police ou de discipline sur les navires marchands. Durant la guerre, leur rôle serait de capturer les bâtiments marchands de l'ennemi, de paralyser son commerce, de réduire ses croiseurs, de tenter contre les ports de ses colonies toutes les entreprises nécessaires, blocus, bombardements, etc.

A ces divisions navales essentiellement mobiles, dont l'une fait parcourir à ses navires les centaines de lieues qui séparent San Francisco de Melbourne, dont une autre embrasse toutes les mers qui s'étendent du détroit de Bering à Singapour, il convient d'ajouter les stations locales établies dans nos possessions d'outre-mer, Cochinchine, Annam et Tonkin, Sénégal, Tahiti, Calédonie, Obok, Tunisie, Congo, etc. Elles sont formées de navires de rivières, d'avisos à roues, de chaloupes canonnières et de canonnières qui servent à la défense coloniale et en même temps aux besoins variés des colonies. Les défenses *mobiles* des ports de guerre, de Corse et d'Algérie se composent de groupes de torpilleurs plus ou moins nombreux — par opposition aux défenses *fixes*, qui ont dans leurs attributions de protéger les abords de nos rades et de nos ports au moyen de torpilles séjournant à demeure dans des endroits

déterminés. Les torpilleurs d'une défense mobile sont commandés par des lieutenants de vaisseau placés sous les ordres d'un capitaine de frégate; tous dépendent d'un bâtiment central, qui est à la fois une unité administrative et un magasin pour les rechanges, les vivres, l'outillage indispensable à ces petits navires. On a répandu tout le long de nos côtes des *postes de torpilleurs*, établis soit dans des établissements à terre, soit sur de vieux navires hors d'usage, où les torpilleurs en croisière peuvent relâcher et trouver du charbon, de l'eau, des matières grasses, une forge et quelques outils pour une réparation urgente et facile. Une *cale* pour les haler à terre est quelquefois installée près du poste; parfois aussi le poste est muni d'un dock flottant, qui permet de les mettre à sec, au cas où il est nécessaire de visiter ou de réparer leur carène.



CONCLUSION

Ma tâche est terminée.

J'ai voulu faire connaître la marine militaire de la France. Je l'ai donc prise à ses débuts, alors qu'elle empruntait à la marine commerçante ses barques et ses matelots, et je l'ai suivie pas à pas dans ses progrès continus, dans ses transformations successives. J'ai fait défiler tour à tour les nefs et les galères, les naves et les galéasses, puis les vaisseaux à plusieurs étages de batteries qui ont conservé, durant deux siècles, la même forme générale, pour céder la place un jour aux vaisseaux à vapeur, le lendemain aux cuirassés, finalement à ces formidables Léviathans qui sont les bâtiments de combat de l'heure présente. J'ai décrit la série ininterrompue des changements apportés dans l'armement depuis les canons à boulets de pierre, les faucons, les fauconneaux, les coulevrines jusqu'aux canons rayés, aux canons monstres, aux canons à tir rapide, aux torpilles et à leurs affûts extra-mobiles, les torpilleurs. J'ai dépeint, chemin faisant, les mœurs, les coutumes, la vie intime des marins aux différents âges de notre histoire maritime, j'ai parlé de leur humeur guerrière sous l'ancien régime, de leur goût d'indépendance, de leur difficulté à se soumettre à une règle fixe pendant les époques troublées de la Révolution, je les ai enfin montrés assagis et disciplinés, depuis le début de notre siècle, développant chaque jour leur valeur professionnelle et donnant partout l'exemple des meilleures comme des plus solides vertus militaires.

Je n'ai fait que rappeler brièvement les guerres navales entreprises par la France, sans entrer dans le détail des belles actions accomplies par notre marine, j'ai cité des noms de batailles, je n'ai pas raconté les traits héroïques dont elles étaient pleines. Je le regrette, mais la place me faisait défaut. Je le regrette surtout depuis que je vois notre génération accepter trop souvent sans répugnance les fâcheux récits qui peuvent avilir la guerre dans l'opinion. Des écrivains célèbres, et l'un d'eux vraiment génial, semblent s'être donné la tâche de

peindre sous les couleurs les plus noires l'inévitable cortège de misères, de malheurs et de ruines que la guerre traîne après elle. Puisqu'elle est un mal nécessaire, fatal, qu'aucune nation n'est sûre de pouvoir éviter sans manquer à l'honneur, je voudrais qu'on eût la sagesse de cacher de la guerre tout ce qu'elle cause de tristesses, et qu'on s'efforçât de proclamer, au contraire, sa noble grandeur. Elle exalte tous les sentiments les plus généreux, et le dévouement, et l'abnégation, et l'esprit de sacrifice; elle élève l'idéal de ceux qui ne connaissent que l'intérêt ou le plaisir; elle suscite des mouvements sublimes et des élans magnifiques; elle inspire le mépris de la mort; elle fait aimer la Patrie, comme il convient de l'aimer... jusqu'à en mourir!... Pour toutes ces raisons, je pense qu'il ne faut pas abaisser l'idée de la guerre, et qu'il est injuste de montrer seulement ce qu'elle a de brutal ou de cruel.

J'aurais trouvé, dans notre histoire navale, bien des faits capables de mettre en relief les grands et nobles côtés de la guerre, j'aurais eu peu de peine à montrer combien furent rares dans la marine les trembleurs dont on nous parle trop, les détestables soldats qui dénigrent tout, qui, au premier revers, accusent leurs chefs de trahison et jettent leurs armes pour ne point se battre. Il m'aurait plu d'assembler tous les épisodes glorieux de nos combats de mer, pour remonter le cœur de ceux qui doutent de la vertu de notre race et qui songent, avec quelque inquiétude, aux luttes futures où le drapeau de la France se trouvera engagé. Mais, à défaut de ces enseignements tirés des guerres passées, j'ai longuement exposé les efforts faits dans tous les temps par les marins pour être dignes de leur mission, et j'ai le ferme espoir d'avoir prouvé que notre pays peut être fier de sa marine.

Il est pourtant de mode de la décrier. Tout est mal qui vient d'elle. Tout est bien qui vient des marines étrangères. On feint d'ignorer que les flottes rivales cachent soigneusement leurs déboires, pour ne proclamer très haut que leurs succès, et l'on charge de tous les anathèmes nos ingénieurs dès qu'ils ont subi le plus petit, le plus réparable mécompte. Ceux qui auront parcouru les pages qui précèdent feront justice de ces accusations. Ils seront à même de réduire à néant ces attaques imméritées. Témoins de la persévérance et de l'ardeur de nos marins, ils pourront affirmer et répéter que cette marine si vaillante n'est pas une marine perdue. Elle poursuit une œuvre de progrès incessant, sans que rien l'en détourne. Elle rêve de toujours mieux faire. Elle est impatiente de grandir encore et de grandir toujours. Elle n'a qu'un souci, celui d'être à la hauteur des suprêmes destinées qui l'attendent....

En faisant ainsi connaître la marine, puis-je me flatter de l'avoir fait aimer?

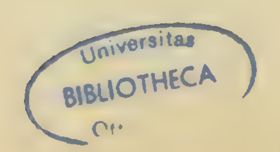
Je le voudrais sincèrement. La marine a besoin d'être encouragée dans sa tâche. Les armées, les flottes, comme les nations, ont besoin, pour être grandes, de s'estimer elles-mêmes. Aussi je m'adresse à mes compatriotes et je leur dis : Entourez de votre sympathie la plus ardente la flotte militaire et les marins qui la montent. Fermez l'oreille aux propos décourageants qui circulent sur la faiblesse et l'insuffisance de nos forces navales. Persuadez-vous que cette marine qui, depuis nos malheurs, travaille à notre relèvement peut inspirer confiance. Aimez-la comme vous aimez l'armée, c'est-à-dire le cœur de la nation.

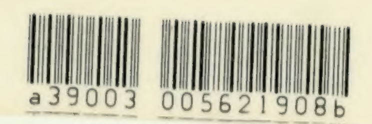
Et vous, jeunes gens, qui, vers la quinzième année, hésitez encore sur le choix d'une carrière, si vous êtes sans vocation déterminée, mais si du moins vous avez le culte de tout ce qui est grand et désintéressé, venez hardiment frapper à la porte de la marine. Elle est faite pour ceux qui ont quelque noblesse dans l'âme. Vous ne trouverez nulle part ailleurs plus de grandeur dans la mission, plus d'intérêt dans le métier, plus de dévouement dans les cœurs, plus de vaillance dans les courages, plus de cordialité dans les relations. Et, quel que soit l'avenir qui vous soit réservé, humble ou brillant, effacé ou éclatant, soyez assurés que, sur le tard de la vie, à l'heure des rêves évanouis et des illusions perdues, ce vous sera un légitime sujet d'orgueil d'avoir servi dans un corps toujours fidèle à sa fière devise : « Honneur et Patrie ».

TABLE DES CHAPITRES

TABLE DES GRAVURES

745-91. Corbeil. Imprimerie Éd. Crété.




a39003 005621908b